A15 4/100
-1862-

A XIV 8/41

A15 4/100

ОТЧЕТЪ

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНАГО ДЕПАРТАМЕНТА

МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

ЗА 1862 ГОДЪ

(Приложеніе къ № 5 Морскаго Сборника)

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

1863

Описев

ОТЧЕТЪ

Россия.

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНАГО ДЕПАРТАМЕНТА

МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

ЗА 1862 ГОДЪ,

ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ

Контръ-Адмираломъ Воеводскимъ

8 Марта 1863 года.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ
ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА
1863

ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛІОТЕКА

ОТЧЕТЪ

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНАГО ДЕПАРТАМЕНТА

МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

за 1902 годъ.

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.

БИБЛИОТЕКА
Государственной Думы
№ 13681
11 1932 г.

«Высочайше учрежденная Коммиссія, для разсмотрѣнія всеподданнѣйшаго отчета по Морскому вѣдомству за 1861 годъ, обращая особенное вниманіе на приложенный къ сему отчету *отчетъ Кораблестроительнаго Департамента за тотъ же годъ*, нашла, что всѣ не лишенныя интереса свѣдѣнія въ этомъ отчетѣ изложены въ строгомъ систематическомъ порядкѣ, съ замѣчательною отчетливостію и ясностію и свидѣтельствуютъ какъ объ огромныхъ размѣрахъ круга дѣйствій Департамента, такъ и о постоянной его заботливости къ исполненію лежащихъ на немъ обязанностей.»

«Высочайше учрежденная Комиссия, для рассмотрения всеподданнейшего отчёта по Морскому ведомству за 1861 годъ, обратила особенное внимание на приложенный къ сему отчету описекъ Корабельнаго Департамента, такъ и о постоянной его заботливости къ удобствамъ жительства нижнихъ чиновъ, ея замѣчательною отчетливостію и ясностію и сообразностію всѣхъ онаго разнородныхъ подробностей, ея систематическомъ порядкѣ, ея замѣчательною отчетливостію по занимаемымъ интересамъ службѣ въ этомъ отчетѣ изложенія въ строгомъ соблюденіи. Государственный за моимъ же тогда, нашла, что всѣ особенное вниманіе на приложеннымъ къ сему отчету описекъ Корабельнаго отчёта по Морскому вѣдомству за 1861 годъ, обратила

«Высочайше учрежденная Комиссія, для разсмотрѣнія всеподданнѣйшаго отчёта по Морскому вѣдомству за 1861 годъ, обратила

ОГЛАВЛЕНІЕ

	СТРАНИЦЫ ОТЧЕТОВЪ.				
	1862.	1861 (*).	1860.	1859.	1858.
Отдѣлъ I.					
О КОРАБЛЕСТРОЕНІИ.					
О распоряженіяхъ, сдѣланныхъ по случаю перехода отъ деревяннаго судостроенія къ желѣзному, броненосному	1	388	275	—	—
Наличное число судовъ	7	1—2	4	2 и 3	1
О судахъ, строившихся въ 1862 году	9	4—103	9—65	7—29	2—10
С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.					
О клиперахъ **Изумрудъ** и **Яхонтъ**, а также о механизмахъ, какъ для этихъ клиперовъ, такъ и для корвета **Витязь**	9	28—30		30	
О шкунѣ **Алеутъ**	13	33			
О четырехъ флашхоутахъ	15	31		30 и 31	
О парусной шлюпкѣ, съ выдвижнымъ килемъ	16	36			
О гребныхъ судахъ	16	22 и 32			
О пароходахъ **Владиміръ** и **Петербургъ**	18	—			
О желѣзныхъ парусныхъ баржахъ	19	23			
О фрегатѣ **Петропавловскъ** и его механизмѣ	20	23—28	30		
О лоцманскомъ ботѣ	24	26			
О корветѣ **Аскольдъ** и о его механизмѣ	24	34—36			

(*) Страницы отчета за 1861 г., приложеннаго къ отчету по Морскому вѣдомству за тотъ же годъ, соотвѣтствуютъ страницамъ полнаго за сей годъ отчета Департамента: съ 1 по 42—тѣмъ же; съ 43 по 96—47 до 103 и съ 97 до 374—11 до 390, т. е. до конца.

	СТРАНИЦЫ ОТЧЕТОВЪ.				
	1862.	1861.	1860.	1859.	1858.
О пароходѣ **Работникъ**	25	31	24	14	—
О деревянномъ килекторѣ.	25	31	31	—	—
О плавучей окованной баттареѣ **Не тронь меня**	25	389	—	—	—
(Тутъ же о предложеніи агента Общества Кокериль соорудить на Гадерномъ Островкѣ заводъ для постройки броненосныхъ судовъ).					
О водозатворномъ батопортѣ для С.-Петербургскаго порта	34	—	—	—	—
О водозатворномъ батопортѣ для Кронштадтскаго порта	36	—	—	—	—
О желѣзныхъ судахъ для плавучихъ маяковъ: Кальбодегрундскаго и Ревельстейнскаго	38	—	—	—	—
КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.					
О фрегатѣ **Дмитрій Донской** и его механизмѣ	39	4—14	22—24	10,11 и 13	3 и 4
О клиперахъ **Алмазъ** и **Жемчугъ** и о ихъ механизмахъ	42	14—18	28—29	—	—
О фрегатѣ **Александръ Невскій** и его механизмѣ	46	4—14	22—24	10,11 и 13	3—4
О фрегатѣ **Пересвѣтъ** и о его механизмѣ	47	49—52	35—41	16	—
О клиперѣ **Всадникъ** и о его механизмѣ	49	68—70	50—53	17 и 18	—
О флашхоутѣ подъ большой водолазный колоколъ	53	—	—	—	—
О якорной машинѣ	53	—	—	—	—
О гребныхъ судахъ	54	48	—	—	—
О корветѣ **Варягъ** и о его механизмѣ	56	70—74	53—55	19—20	—
О корветѣ **Витязь** и о его механизмѣ	57	70—74 и 30	53—55	19—20	—
О фрегатѣ **Севастополь**	59	48	33	—	—
О механизмѣ и столярствѣ корабля **Императоръ Николай I-й**	64	38 и 39	—	—	—
Объ окончательномъ разсчетѣ по механизму фрегата **Ослябя**.	65	41 и 42	—	—	—
О корветѣ **Богатырь** и о его механизмѣ	66	42—47	14—16	8—9	2
О канонирской броненосной лодкѣ **Опытъ**	67	18—21	—	—	—
О полной стоимости механизмовъ кораблей **Синопъ** и **Цесаревичъ**	68	47	32—33	—	—

	СТРАНИЦЫ ОТЧЕТОВЪ.				
	1862.	1861.	1860.	1859.	1858.
О бандажныхъ плитахъ, изготовленныхъ на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ	69	—	—	—	—
О расходахъ на устройство щитовъ и срубовъ на Волковомъ полѣ	70	—	—	—	—
О понтонѣ Грунта	70	103	—	—	—
АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.					
О пароходѣ **Кура**	71	57	—	23	—
О маячномъ суднѣ	71	58	—	—	—
О брантвахтенномъ суднѣ . .	72	58	—	—	—
О деревянныхъ флашхоутахъ	72	59	—	—	—
О плотахъ для проводки судовъ чрезъ розсыпи р. Волги . .	72	61	—	—	—
О гребныхъ судахъ	72	—	—	—	—
О желѣзныхъ догрузныхъ баржахъ	72	—	—	—	—
О новыхъ паровыхъ котлахъ для пароходовъ **Астрахань** и **Дербентъ**	73	61	—	—	—
Объ отправкѣ въ Астрахань двухъ желѣзныхъ винтовыхъ 15 сильныхъ барказовъ, 8 гребныхъ судовъ, системы Френсиса, и канонирскихъ лодокъ: **Тюлень, Сѣкира** и **Пищаль**	73	87—94	—	—	—
БАКИНСКІЙ ПОРТЪ.					
Объ американскомъ скалѣ . .	74	—	—	—	—
АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.					
О винтовой шкунѣ **Полярная звѣзда** и ея механизмѣ	74	52	42	17	—
НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.					
О деревянной баржѣ для погрузки паровыхъ котловъ	75	—	—	—	—
О гребныхъ судахъ	75	—	—	—	—
О разрѣшеніи на постройку въ Николаевѣ *двухъ* новыхъ судовъ.	75	—	—	—	—

	СТРАНИЦЫ ОТЧЕТОВЪ.				
	1862	1861.	1860.	1859.	1858.
НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.					
(на Амурѣ).					
О парусной шкунѣ **Вторая**.	75	—	—	—	—
О пароходахъ Военнаго вѣдомства: **Шилка, Буксиръ, Польза и Успѣхъ**.	76				
АДМИРАЛТЕЙСКІЕ ИЖОРСКІЕ ЗАВОДЫ.					
О желѣзномъ 15 сильномъ пароходѣ **Механикъ**.	77	278	—	—	—
О маячномъ суднѣ для большаго Невскаго фарватера. . . .	77	—	—	—	—
О *двухъ* 15 сильныхъ винтовыхъ баркасахъ	77	278 въ выноскѣ.	—	—	—
О желѣзной пароходной пристани и двухъ желѣзныхъ баржахъ	78	—	—	—	—
ВОТКИНСКІЕ ЗАВОДЫ.					
О *двухъ* рѣчныхъ и *двухъ* морскихъ баржахъ, *двухъ* баркасахъ и *двухъ* ялахъ.	79	62	—	—	—
О нарядѣ на постройку 46 судовъ для С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ	79	—	—	—	—
Объ устройствѣ на рѣкѣ Камѣ новаго завода для выдѣлки судоваго желѣза	80	—	—	—	—
НА РѢКѢ СЫРЪ-ДАРЬѢ.					
О пароходахъ **Аралъ** и **Сыръ-Дарья**, понтонномъ докѣ и баржѣ.	80	84	60 и 61	—	—
ВЪ ФИНЛЯНДІИ.					
О винтовыхъ канонирскихъ лодкахъ **Горностай** и **Соболь**	81	74	—	—	—

	СТРАНИЦЫ ОТЧЕТОВЪ.				
	1862.	1861.	1860.	1859.	1858.
ЗА ГРАНИЦЕЮ.					
О пароходѣ **Аракъ**. . . .	82	79—81	59	—	—
О винтовой желѣзной шкунѣ **Сахалинъ**	82	89, 92 и 93	—	—	—
О 15 желѣзныхъ шлюпкахъ системы Френсиса.	85	95	—	—	—
Объ окованной баттареѣ **Первенецъ** и ея механизмѣ. . . .	86	95—97			—
О паровой землечерпательной машинѣ для С.-Петербургскаго порта	87	—	—	—	—
О буксирномъ желѣзномъ пароходѣ и грузовой баржѣ для Амурскаго края.	90	—	—	—	—
О желѣзныхъ пароходахъ **Сунгача** и **Усури** и двухъ желѣзныхъ баржахъ.	91	88	—	—	—
О претензіи заводчика Нобеля по изготовленію имъ механизмовъ для кораблей: **Гангудъ**, **Вола** и **Ретвизанъ**.	92	103—111	—	70—72	—
Отдѣлъ II.					
ОБЪ ИСПРАВЛЕНІИ СУДОВЪ И ИХЪ МЕХАНИЗМОВЪ.					
Въ С.-Петербургскомъ портѣ.	93	111	66—70	29—32	10
Въ Кронштадтскомъ портѣ . .	94	113	70—73	32—36	—
Въ Архангельскомъ портѣ . .	97	117	74	37	—
Въ Николаевскомъ портѣ . . .	97	117	76	—	—
Въ Астраханскомъ портѣ. . .	99	118	74—75	37—38	—
Въ Бакинскомъ портѣ	101	119	—	—	—
Въ Ревельскомъ портѣ	101	120	75—76	36	—
Въ Свеаборгскомъ портѣ . . .	102	121	75	36—37	—
Отдѣлъ III.					
О РАЗВОРѢ И ПРОДАЖѢ СТАРЫХЪ СУДОВЪ, А ТАКЖЕ ОБЪ ОБРАЩЕНІИ ВОЕННЫХЪ СУДОВЪ ВЪ ПОРТОВЫЯ И ПОДЪ ВЛОКШИФЫ.	—				
Въ С.-Петербургскомъ портѣ.	103	122	77—78	—	11
Въ Кронштадтскомъ портѣ . . .	103	123	78—80	38—39	11
Въ Архангельскомъ портѣ . .	106	124	80	39	11
Въ Николаевскомъ портѣ. . .	106	124	80	—	—

	СТРАНИЦЫ ОТЧЕТОВЪ.				
	1862.	1861.	1860.	1859.	1858.
Въ Астраханскомъ портѣ. . .	107	124	80—81	39	11
Въ Ревельскомъ портѣ	107	125	82	39	11
Въ Свеаборгскомъ портѣ . . .	107	125	81—82	39	11
Въ Николаевскомъ портѣ (на Амурѣ)	108	—	—	—	—
Отдѣлъ IV.					
О ВООРУЖЕНІИ СУДОВЪ И СНАБЖЕНІИ ИХЪ ЗАПАСАМИ.					
Въ С.-Петербургскомъ портѣ.	108	126	83		
Въ Кронштадтскомъ портѣ . .	109	127	83—84		
Въ Архангельскомъ портѣ . .	111	128	84—85	41	16—17
Въ Николаевскомъ портѣ. . .	111	129	85		
Въ Астраханскомъ портѣ. . .	112	130	85—86		
Въ Бакинскомъ портѣ	113	—	—	—	—
Въ Ревельскомъ портѣ . . .	113	131	86	41	16—17
Въ Свеаборгскомъ портѣ . .	113				
Отдѣлъ V.					
О ЗАГОТОВЛЕНІИ И ПЕРЕДАЧѢ ВЪ ПОРТЫ МАТЕРІАЛОВЪ, ВЕЩЕЙ И ПРИПАСОВЪ.					
О заготовкѣ экипажескихъ матеріаловъ	114	151	86—87	117—119	34
О судовыхъ сервизахъ	115	379	251	—	—
О гвоздяхъ	115	156	98—100	—	—
О рабочихъ инструментахъ. .	116	159—164	—	—	34
О каютныхъ приборахъ. . . .	116	153	92—93	—	—
О парусныхъ полотнахъ . . .	116	142	97	115	—
О пенькѣ	117	157	100—101	112—114	30—32
О проволочномъ такелажѣ . .	118	169—177	—	—	—
О цѣпныхъ канатахъ					
О приводныхъ ремняхъ къ механизмамъ.	119	164	95—97	120	—
О флагдукѣ	120	—	—	115	—
МЕТАЛЛЫ:					
О желѣзѣ съ казенныхъ заводовъ.	122	178—182	102—109	96—106	26—27
О желѣзѣ отъ заводчика Путилова.	124	182—186	110—111	106	27—30

	СТРАНИЦЫ ОТЧЕТОВЪ.				
	1862.	1861.	1860.	1859.	1858.
По контракту съ Кудрявцевымъ и Никифоровымъ	125	186—187	—	—	—
О желѣзѣ съ завода Генералъ-Адъютанта Огарева	125	186	—	—	—
О чугунѣ	126	189—200	114—116	108—109	26—27
О мѣди	127	200—203	116—120	110—111	—
О мѣдныхъ листахъ	129	—	—	—	—
О мѣдныхъ котельн. трубкахъ	129	203	—	—	—
ЛѢСА.					
О результатѣ разсортировки дубовыхъ лѣсовъ по категоріямъ	130	204—213	147—149	—	—
О продажѣ казанскаго дуба	130	213—215	[illegible]	[illegible]	—
О проектѣ правилъ пріема и браковки корабельныхъ лѣсовъ	131	226 и 227	—	—	—
О поставкѣ дворяниномъ Фелейзеномъ курляндскаго дуба, въ количествѣ до 500 т. к. ф.	132	231—233	128—131	93—94	—
О покупкѣ большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ: чрезъ Гезехуса и Кауфмана	133	233—234	134—137	—	—
чрезъ Фелейзена	134				
О поставкѣ италіанскаго дуба Великановымъ	134	234—235	131—132	93	—
О нагеляхъ изъ американской акаціи	136	236	132—133	91	—
О поставкѣ купцомъ Русановымъ дубовыхъ кницъ и шлюпочныхъ шпангоутовъ	137	240	140—145	—	—
О поставкѣ купцомъ Русановымъ сосновыхъ и еловыхъ лѣсовъ	137	241—243	—	—	—
О заготовленіи тика, по контракту съ купцомъ Геллеромъ и чрезъ посредство транспорта Гилякъ	139	236	—	—	—
О заготовленіи польскаго дуба чрезъ Кудрявцева	142	—	—	—	—
О снабженіи Кронштадтскаго порта мачтовыми и рангоутными деревьями	143	—	—	—	—
О сбереженіи мачтовыхъ деревьевъ	145	—	149—154	—	—
О заготовленіи матеріаловъ портами	147	244—245	155—156	—	—
ДОСТАВКА.					
О ДОСТАВКѢ АДМИРАЛТЕЙСКАГО ГРУЗА ВЪ ПОРТЫ:					
С.-Петербургскій и Кронштадтскій порты и на Ижорскіе заводы	147	245	91	121—127	—

	СТРАНИЦЫ ОТЧЕТОВЪ.				
	1862.	1861.	1860.	1859.	1858.
Ревельскій и Свеаборгскій	148	245	87	125	—
Архангельскій	148	245	87—88	121—122	—
Астраханскій	149	245—249	126	—	—
Николаевскій	151	246	—	—	—
Николаевскій, на Амурѣ					
Въ 1859 году	154	249	90—91	122—123	—
— 1860 —	154	251	89	—	—
— 1861 —	155	252—254	—	—	—
— 1862 —	155	—	—	—	—

Отдѣлъ VI.

ОБЪ УСТРОЙСТВѢ ПОРТОВЪ И АДМИРАЛТЕЙСТВЪ.

О подъемныхъ кранахъ для С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ	156	254	156—157	66	—
Объ американскихъ станкахъ и пильной рамѣ	157	255	157—158	—	—
О гидравлическомъ прессѣ для пробы желѣза, машины для загибанія блиндажныхъ плитъ и машинѣ для испытанія образцовъ желѣза	157	—	—	—	—
О цѣпныхъ дифференціальныхъ таляхъ	157	—	—	—	—
О пожарныхъ инструментахъ	158	—	—	—	—

С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

Объ исправленіи Мортонова элинга	160	257	164	—	—
Объ устройствѣ паровой кузницы	160	257	162	—	—
Объ устройствѣ слесарной мастерской	160	—	—	—	—
О прочихъ работахъ по Новому Адмиралтейству и объ огражденіи онаго	161	384	269	—	—
Объ устройствѣ Галернаго Островка	162	258 и 389	165—166	58—61	17—18

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

Объ углубленіи гаваней	172	259—262	167—169	61—62	—
Объ устройствѣ адмиралтействъ					

	СТРАНИЦЫ ОТЧЕТОВЪ.				
	1862.	1861.	1860	1859.	1858.
Доковаго	175				
Новаго	176	262	169	62—63	—
Объ устройствѣ:					
Архангельскаго порта	178	263	170	—	—
Астраханскаго порта	178	268	172	—	20
Бакинскаго порта	178	269	—	—	—
Николаевскаго порта	179	263	170	—	—
Объ очисткѣ Севастопольской бухты	180	264—268	171—172	—	—
Объ устройствѣ Свеаборгскаго и Ревельскаго портовъ	181	269—270	172—174	63	19
Отдѣлъ VII.					
ЗАВОДЫ И ИХЪ ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ.					
Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы	182	271—280	174—181	64—65	20
Кронштадтскій Пароходный заводъ	192	281—291	181—185	—	—
Астраханскій механическій заводъ	197	291	185—187	—	—
Литейный заводъ Николаевскаго порта	200	293	—	—	—
Бакинскій механическій заводъ	200	293	—	—	—
КАНАТНЫЕ ЗАВОДЫ:					
Кронштадтскій	200	293	187—188	—	—
Архангельскій	201	294	188	—	—
Николаевскій	201	294	188	—	—
ЛѢСОПИЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ:					
С.-Петербургскій	201	294	188—189	—	—
Кронштадтскій	202	294	189	—	—
Николаевскій	202	295	189	—	—
Отдѣлъ VIII.					
О РАБОЧИХЪ СИЛАХЪ.					
О чистѣ мастеровыхъ, бывшихъ на работахъ	203	295—299	190—192	39 и 40	—
О замѣнѣ въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства обязательнаго труда свободнымъ	206	305—307	196	—	—

	СТРАНИЦЫ ОТЧЕТОВЪ.				
	1862.	1861.	1860.	1859.	1858.
О питомцахъ С.-Петербургскаго Императорскаго Воспитательнаго дома	225	—	—	—	—
О результатахъ пріема учениковъ въ адмиралтейскія и заводскія мастерскія Морскаго вѣдомства	229	301—302	—	—	—
О цѣнахъ на мастеровыхъ и рабочихъ въ 1862 году	231	316—323	—	—	—
Отдѣлъ IX.					
О ДЕНЕЖНЫХЪ И МАТЕРІАЛЬНЫХЪ КАПИТАЛАХЪ ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ.					
Объ оборотахъ суммъ, ассигнованныхъ Департаменту	238	324	211	136	38
О долгахъ	242	330	—	—	—
О матеріальномъ имуществѣ	242	330	204	146	38
О продажѣ имущества	246	333	206	—	—
О ссудахъ и пособіяхъ частнымъ лицамъ	246	334	207	—	—
О убыткахъ, принятыхъ на счетъ казны	247	334	207	—	—
О финансовыхъ смѣтахъ	248	336	217	129	—
Отдѣлъ X.					
О ДЕНЕЖНОЙ И МАТЕРІАЛЬНОЙ ОТЧЕТНОСТИ.					
О денежной отчетности	251	337	229	—	—
О матеріальной отчетности	252	348	—	—	—
Объ отчетности Кронштадтскаго Пароходнаго завода	256	355	235	—	—
Отдѣлъ XI.					
О МѢРАХЪ, ПРИНЯТЫХЪ КЪ УСПѢШНОМУ ВВЕДЕНІЮ ВЪ ДѢЙСТВІЕ НОВАГО ПОЛОЖЕНІЯ ОБЪ УПРАВЛЕНІИ МОРСКИМЪ ВѢДОМСТВОМЪ И ВООБЩЕ ПО ДѢЛОПРОИЗВОДСТВУ.					
О разширеніи круга дѣятельности портовыхъ управленій по Кораблестроительной части	263	—	—	—	—

	Страницы отчетовъ.				
	1862.	1861.	1860.	1859.	1858.
О составленіи инструкцій. . .	270	358	239	—	—
О вознагражденіи инженеровъ за постройку судовъ	273	—	246	—	—
Объ измѣненіи въ порядкѣ производства дѣлъ по столкновенію казенныхъ судовъ съ частными	275	—	—	—	—
О личномъ составѣ Департамента и дѣлопроизводствѣ . . .	277	362	243	152	42
Отдѣлъ XII.					
О мѣрахъ и распоряженіяхъ, состоявшихся въ 1862 г. по департаменту, въ улучшенію кораблестроительной части, и о надобностяхъ, предстоящихъ въ семъ отношеніи.					
По судостроенію и судовой части:					
О пріемѣ въ казну судовыхъ механизмовъ.	277	—	—	—	—
О правилахъ, коими должны руководствоваться судовые машинисты и кочегары	279	—	—	—	—
О разрѣшеніи имѣть въ портахъ экспертовъ для браковки желѣза.	280	—	—	—	—
О снабженіи паровыми баркасами судовъ, отправляющихся въ дальнее плаваніе.	281	84	—	—	—
О клюзахъ для цѣпныхъ канатовъ	281	—	—	—	—
О снабженіи судовъ пароперегрѣвательными аппаратами . .	281	—	51	—	—
О клетневаніи проволочныхъ вантъ и штаговъ	282	—	—	—	—
О снабженіи судовъ мебелью.	282	369	250	—	—
О койкахъ, проектированныхъ Вице-Адмираломъ Фонъ-Шанцъ.	283	—	251	—	—
О судовыхъ сервизахъ	283	369	251	—	—
О взиманіи платы съ частныхъ судовъ за употребленіе Мортонова элинга въ Кронштадтѣ . .	285	—	—	—	—
О правилахъ пріема флагдука.	286	—	—	—	—
Объ уменьшеніи количества пеньковой и льняной пряди, отпускаемой на паровыя суда. . .	286	—	254 и 268	—	—

	СТРАНИЦЫ ОТЧЕТОВЪ				
	1862.	1861.	1860.	1859.	1858.
О матеріалахъ и припасахъ, потребныхъ для дѣйствія водокачательныхъ паровыхъ машинъ гидравлическаго дока, имѣющагося въ Астраханскомъ портѣ .	287	—	—	—	—
О матеріалахъ и инструментахъ, для С.-Петербургскаго лѣсопильнаго завода.	287	—	—	—	—
Объ отпускѣ парусинныхъ рукавовъ, для бросанія кокоровъ .	287	—	—	—	—
О подготовленіи мастеровъ для Адмиралтействъ и заводовъ Морскаго вѣдомства изъ соотечественниковъ	287	386	273	—	—
Объ изданіи альбома механическихъ устройствъ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ и Кронштадтскаго Пароходнаго заводовъ . .	289	387	—	—	—
О новой матеріальной отчетности	290	378	267	—	—
Объ упраздненіи Рабочихъ экипажей	290	305	196	—	—
О работахъ по устройству С.-Петербургск. Адмиралтействъ	290	384	269	—	—
О смѣтахъ на постройку судовъ.	290	377	264	—	—
О надобностяхъ, предстоящихъ по Кораблестроительной части.	290	378	267	—	—

ОТДѢЛЪ I.

О КОРАБЛЕСТРОЕНІИ.

1) Прежде изложенія свѣдѣній о ходѣ кораблестроительныхъ работъ въ 1862 году, слѣдуетъ упомянуть, хотя вкратцѣ, о тѣхъ главнѣйшихъ въ семъ отношеніи распоряженіяхъ, которыя сдѣланы были въ 1862 году, вслѣдствіе подтвержденія, результатами извѣстнаго морскаго сраженія на Потомакѣ, безусловнаго превосходства броненосныхъ судовъ надъ обыкновенными деревянными, оказавшимися совершенно безсильными предъ новыми орудіями морской войны.

Эти распоряженія состояли въ слѣдующемъ:

а) Вслѣдъ за полученіемъ извѣстія объ упомянутомъ сраженіи пріостановлены были работы на строившихся деревянныхъ винтовыхъ фрегатахъ «Севастополь» и «Петропавловскъ» и на корветѣ «Аскольдъ».

б) Для ознакомленія какъ съ мѣрами, принимаемыми въ адмиралтействахъ и на заводахъ первокласныхъ морскихъ державъ, по случаю совершившагося въ дѣлѣ кораблестроенія переворота, такъ и съ ходомъ у нихъ работъ по самому сооруженію броненосныхъ судовъ, въ продолженіе 1862 года командировано было за границу тринадцать лицъ, а именно: **въ Англію и во Францію**—Главный Командиръ Кронштадтскаго порта Вице-Адмиралъ *Новосильскій*, одновременно съ строителемъ фрегата «Севастополь» Полковникомъ *Шаумбургомъ*; стро-

итель фрегата «Петропавловскъ» Капитанъ *Иващенко*; Директоръ Кораблестроительнаго Департамента Контръ-Адмиралъ *Воеводскій 2*, Главный Инженеръ Механикъ Балтійскаго флота г. *Ламбертъ*, его помощникъ Штабсъ-Капитанъ *Чвановъ*, старшій механикъ С.-Петербургскаго порта Штабсъ-Капитанъ *Семеновъ*, кузнечный мастеръ Кронштадтскаго пароходнаго завода *Виттель* и литейный мастеръ сего завода *Пульманъ* и котельный мастеръ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ *Андерсонъ*; и **въ Америку**—первоначально, капитанъ надъ кронштадтскимъ портомъ Капитанъ 1 ранга *Лъсовскій*, вмѣстѣ съ Корабельнымъ Инженеромъ Капитаномъ *Арцеуловымъ*, и впослѣдствіи, Корабельный Инженеръ Подпоручикъ *Прохоровъ* и Инженеръ-Механикъ Штабсъ-Капитанъ *Приббе*. Кромѣ того, былъ продолженъ срокъ заграничной командировки бывшаго Начальника Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ Полковника *Швабе*, о коей сказано въ отч. Департ. за 1861 г. на стр. 271.

в) Учрежденъ былъ особый Комитетъ (*), для обсужденія предположеній, какъ объ обращеніи нѣкоторыхъ деревянныхъ судовъ въ броненосныя, такъ и о той пользѣ, какую можно извлечь изъ существующаго у насъ деревяннаго флота.

Журналы Комитета переданы, къ исполненію, въ Кораблестроительный Департаментъ.

Комитетъ пришелъ къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) Фрегаты «Севастополь» и «Петропавловскъ» обратить въ броненосныя суда; первый, по проэкту Предсѣдателя Кораблестроительнаго Техническаго Комитета Генералъ-Маіора Чернявскаго, а для втораго—пригласить Генералъ-Маіора Чернявскаго составить проэктъ, принявъ въ соображеніе: не окажется ли возможнымъ примѣнить къ этому судну систему башень.

2) Корветъ «Аскольдъ» достроить, согласно съ первоначальнымъ предположеніемъ, обыкновеннымъ деревяннымъ винтовымъ судномъ, въ томъ вниманіи, что, *во первыхъ*, обращеніе его, по проэкту Инспектора кораблестроительныхъ работъ С.-Пе-

(*) Подъ предсѣдательствомъ Вице-Адмирала Румянцова, изъ членовъ: Свиты Его Величества Контръ-Адмирала Бутакова, Директора Кораблестроительнаго Департамента, Директора Канцеляріи Морскаго Министерства, Предсѣдателя Кораблестроительнаго Техническаго Комитета и Инспектора кораблестроительныхъ работъ С. Петербургскаго порта.

тербургскаго порта Генералъ-Маіора *Дмитріева*, въ броненосное судно, способное совершать дальнія плаванія, хотя и оказывается возможнымъ, но стоило бы, вмѣстѣ съ неизбѣжными и для казны вовсе безполезными издержками, отъ отмѣны первоначальнаго контракта на постройку сего судна съ подряда,—слишкомъ дорого, а именно до 1.056,000 р. с.; *во-вторыхъ*, число мелкихъ судовъ Балтійскаго флота, способныхъ совершать дальнія плаванія, не такъ значительно, чтобы прибавка къ нимъ еще одного судна могла быть лишнею; и *въ-третьихъ*, если бы и оказалось впослѣдствіи совершенно безполезнымъ имѣть деревянныя военныя суда, то, и въ такомъ случаѣ, корветъ можетъ быть обращенъ въ винтовой транспортъ, въ которыхъ всегда будетъ предстоять надобность.

3) Изъ прочихъ деревянныхъ винтовыхъ судовъ Балтійскаго флота корабли «Императоръ Николай I», «Синопъ» и «Цесаревичъ», а также фрегатъ «Генералъ-Адмиралъ», причислить къ разряду судовъ, которыя, по своимъ размѣрамъ и по степени своей благонадежности, могутъ быть обращены въ *броненосныя*, если въ этомъ встрѣтится настоятельная надобность; передѣлка же ихъ въ таковыя суда въ настоящее время признается неразсчетливою, ибо потребовала бы столь же значительныхъ суммъ, какъ и постройка, въ тотъ же срокъ, таковыхъ же размѣровъ новыхъ и вполнѣ современныхъ броненосныхъ судовъ.

4) Затѣмъ всѣ винтовые корабли Балтійскаго флота, а также фрегаты «Илья-Муромецъ» и «Громобой», какъ суда благонадежныя для внутреннихъ плаваній, сохранять въ гавани; обращеніе же ихъ на портовыя надобности и въ разборъ производить постепенно, по мѣрѣ замѣны ихъ броненосными. Остальныя суда Балтійскаго флота, а равно флотилій: Черноморской, Каспійской и Сибирской, какъ неспособныя къ обращенію въ броненосныя, находящіяся: *въ постройкѣ*—достроить, а *на водѣ, признаваемыя благонадежными къ плаванію*—поддерживать, до тѣхъ поръ, пока они не будутъ замѣнены другими, современными.

Два первыя заключенія Комитета одобрены Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ и приведены въ исполненіе; послѣднія же, вмѣстѣ съ замѣчаніями на оныя Г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ и соображеніями Департаментовъ: Кораблестроительнаго и Инспекторскаго,

были внесены въ Адмиралтействъ-Совѣтъ; но разсмотрѣніе доклада по этому предмету пріостановлено, до утвержденія новыхъ правилъ о храненіи судовъ въ гавани.

г) Признано возможнымъ: 1) *удѣлить* на сооруженіе броненосныхъ судовъ, изъ 675-т. р. с., ежегодно отпускаемыхъ Морскому Вѣдомству на лѣсныя операціи, 500-т. р., независимо отъ остатковъ, которые могутъ быть отъ употребленія остальныхъ денегъ изъ означенныхъ 675-т. р., по прямому ихъ назначенію; 2) *ограничиться* въ заготовкѣ тика 1900 лодами, вмѣсто предполагавшихся 3000 лодовъ; 3) *отмѣнить* поставку: гондурасскаго краснаго дерева въ количествѣ 2000 лодовъ; большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ, дворяниномъ Фелейзеномъ, до 50-т. куб. футъ; итальянскаго дуба до 145-т. куб. ф., и курляндскаго дуба, чрезъ Фелейзена, въ количествѣ до 34-т. куб. футъ. Сверхъ того сдѣланы были предложенія: Коммерціи Совѣтнику Кудрявцеву—прекратить дѣйствіе заключеннаго съ нимъ 20 февраля 1862 года контракта на поставку, въ теченіе трехъ лѣтъ, до 237-т. куб. футъ дуба, или уменьшить это количество до возможно крайнихъ предѣловъ; и Коммерціи Совѣтнику Великанову—ограничиться поставкою только того количества итальянскаго дуба, которое уже принято въ казну, но оба эти предложенія не имѣли успѣха, по причинамъ, изложеннымъ ниже, въ статьѣ: *о лѣсахъ*.

д) Галерный Островокъ избранъ мѣстомъ для постройки желѣзныхъ броненосныхъ судовъ и, съ этою цѣлью, на немъ устраиваются различныя сооруженія, о коихъ сказано будетъ ниже, въ свѣдѣніяхъ объ устройствѣ С.-Петербургскаго порта.

е) Въ портахъ С.-Петербургскомъ и Кронштадтскомъ учреждены Коммисіи изъ судостроителей и портовыхъ механиковъ, при участіи Капитановъ надъ портами и подъ предсѣдательствомъ въ Петербургѣ—Директора Кораблестроительнаго Департамента, а въ Кронштадтѣ—Главнаго Командира порта, для составленія подробныхъ соображеній и проэктовъ относительно приспособленія адмиралтейскихъ мастерскихъ, элинговъ и доковъ, для постройки броненосныхъ и преимущественно желѣзныхъ судовъ. Между тѣмъ, сдѣлано распоряженіе о выпискѣ изъ-за границы и объ изготовленіи здѣсь тѣхъ машинъ, станковъ, крановъ и другихъ механическихъ приспособленій,

по броненосному судостроенію, которые оказывается необходимымъ имѣть нынѣ же.

ж) Вмѣсто усиленія средствъ *желѣзо-прокатнаго* заведенія Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, нѣкоторыми новыми приспособленіями, признано нужнымъ устроить на этихъ заводахъ, согласно съ первоначальнымъ предположеніемъ, особый *желѣзо-проварочный и желѣзо-прокатный* заводъ, въ томъ объемѣ и съ тѣми способами, какіе необходимы для постройки у насъ броненосныхъ судовъ собственными средствами. О приведеніи сего распоряженія въ исполненіе имѣются свѣдѣнія въ VII отдѣлѣ настоящаго отчета, въ статьѣ: Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.

з) Имѣя въ виду то важное значеніе, которое, въ дѣлѣ сооруженія окованныхъ судовъ, принадлежитъ изготовленію брони, Кораблестроительный Департаментъ, прежде всего, пригласилъ нѣкоторыхъ болѣе извѣстныхъ ему частныхъ желѣзо-дѣлательныхъ заводчиковъ объяснить: могутъ ли они принять на себя изготовленіе блиндажныхъ плитъ (брони), а также на какихъ условіяхъ и по какимъ цѣнамъ; но, доставивъ цѣны, отъ 5 рублей 25 копѣекъ до 8 рублей 50 копѣекъ за пудъ, никто изъ нихъ не представилъ кондицій на поставку плитъ. А потому, для составленія надлежащихъ соображеній по этому предмету, Департаментъ собралъ различныя данныя по изготовленію блиндажныхъ плитъ и кондиціи на поставку оныхъ за границею, въ томъ вниманіи, что заводы Англіи и Франціи имѣли уже случай ставить броню для своихъ правительствъ и, слѣдовательно, тамъ выяснены уже условія какъ поставки плитъ вообще, такъ, въ особенности, испытанія ихъ, при пріемѣ.

Въ этомъ случаѣ, болѣе другихъ свѣдѣній, полезны были Департаменту доставленныя изъ Парижа, Г. Сушковымъ, Статсъ-Секретарю Мансурову и имъ препровожденныя въ Морское Министерство: копія съ контракта, заключеннаго французскимъ Правительствомъ съ заводчиками Петéнъ и Годé на поставку блиндажныхъ плитъ для фрегатовъ «Маджента» и «Сольферино», и записка о выдѣлкѣ плитъ на этомъ заводѣ.

На основаніи этихъ данныхъ, Департаментъ составилъ проэктъ кондицій на поставку въ Морское Вѣдомство блиндажныхъ плитъ съ Русскихъ заводовъ, и сообщилъ оный на заключеніе: Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, Ком-

миссіи морскихъ артиллерійскихъ опытовъ, тѣхъ спеціалистовъ Морскаго Вѣдомства, кои имѣли случай видѣть за границею приготовленіе плитъ и постройку броненосныхъ судовъ, и нѣкоторыхъ частныхъ заводчиковъ.

Полагая, въ то же время, что, по новизнѣ у насъ дѣла изготовленія брони, свѣдѣнія, заключающіяся въ упомянутомъ контрактѣ и запискѣ, могутъ, въ нѣкоторой степени, служить пособіемъ для нашихъ инженеровъ и заводчиковъ, Департаментъ распорядился переводомъ этихъ бумагъ на Русскій языкъ и разсылкою оныхъ въ литографированныхъ экземплярахъ, какъ къ техникамъ и спеціалистамъ Морскаго Вѣдомства, такъ равно на казенные и частные желѣзодѣлательные заводы.

Замѣчанія на проэктъ кондицій о поставкѣ въ Морское Вѣдомство блиндажныхъ плитъ съ Русскихъ заводовъ, изъ частныхъ заводчиковъ, доставили только повѣренный заводовъ г. Шипова и Главное Правленіе общимъ имѣніемъ наслѣдниковъ Статскаго Совѣтника Яковлева, изъ коихъ послѣднее, между прочимъ, находитъ, что поставка брони тогда только можетъ быть принята на себя частными Уральскими заводами, съ выгодою для казны, когда будутъ устранены различныя формальности, неизбѣжныя при веденіи дѣла общимъ подряднымъ порядкомъ, и когда какъ испытаніе плитъ, такъ и пріемъ ихъ въ казну, будутъ производимы на мѣстѣ ихъ выдѣлки, т. е. при самыхъ заводахъ, оставляя за тѣмъ на обязанности сихъ послѣднихъ доставить ихъ на свой счетъ къ мѣсту назначенія, и предоставивъ караванамъ съ плитами права казенныхъ каравановъ.

Какъ эти замѣчанія, такъ и сдѣланныя техниками, приняты въ соображеніе при окончательномъ пересмотрѣ сказаннаго проэкта кондицій, для представленія онаго на утвержденіе Адмиралтействъ-Совѣта.

і) Поручено Генералъ-Маіорамъ: Чернявскому и Дмитріеву составить проэкты: *первому*—броненоснаго корвета, по системѣ Рида, а *второму*—плавучей деревянной броненосной батареи, для усиленія средствъ защиты Кронштадта.

2. НАЛИЧНОЕ ЧИСЛО СУДОВЪ.

Въ 1862 году всѣхъ судовъ, считая въ томъ числѣ и строющіяся, было:

Паровыхъ.

Кораблей		9
Фрегатовъ	винтовыхъ	9
	обращаемыхъ въ броненосныя суда	2
Корветовъ		21
Клиперовъ		12
Броненосныя	батареи	2
	канонирская лодка	1
Канонирскихъ лодокъ		80
Пароходо-фрегатовъ		7
Яхтъ		4
Шкунъ		25
Военныхъ транспортовъ		9
Малыхъ пароходовъ		54
Паровыхъ барказовъ и катеровъ		11
	менѣе противу 1861 г.	
Итого	246	— 2

На этихъ судахъ, въ общей сложности:

паровыхъ нарицательныхъ силъ	36.240
орудій	2.294

Парусныхъ.

Фрегатовъ	1
Корветовъ	1
Шкунъ	10
Тендеровъ	3

Транспортовъ	8	
Яхтъ	11	
Гребныхъ канонирскихъ лодокъ . .	2	
Итого.	36	менѣе противу 1861 г. — 26
На нихъ орудій.	135	
Всего же паровыхъ и парусныхъ судовъ.	282	— 28
На нихъ орудій.	2.429	—1.272

Кромѣ того, *три* плавучихъ дока, а также портовыя и ластовыя суда разныхъ наименованій.

3) Въ 1862 г., въ число паровыхъ судовъ прибыли: броненосная батарея «Не тронь меня», корветъ «Аскольдъ», канонирскія лодки «Горностай» и «Соболь», пароходы: «Петербургъ», «Механикъ», «Лоцманъ», «Буксиръ», «Польза» и «Успѣхъ»; а выбыли: фрегатъ «Полканъ», корветы: «Медвѣдь», «Буйволъ» (обращается въ парусный), канонирская лодка« Колчанъ», пароходо-фрегаты: «Гремящій» и «Грозящій», пароходы: «Поспѣшный» «Полезный», «Смирный» и «Аргунь» и барказъ въ 12 силъ (переданъ въ Горное Вѣдомство).

Въ число парусныхъ судовъ прибыли: корветъ «Буйволъ» и шкуна «Вторая», а выбыли: корабли: «Владиміръ», «Императрица Александра», «Память Азова», «Не тронь меня», «Красной», «Императоръ Петръ 1», «Великій Князь Михаилъ», «Прохоръ» и «Іезекіиль»; фрегаты: «Нарва», «Сысой-Великій», «Вилагошъ», и «Бородино»; корветы: «Князь Варшавскій», «Оливуца» и «Смоленскъ»; бриги: «Филоктетъ», «Палинуръ» и «Новая-Земля»; шкуны: «Дождь», «Метеоръ», «Радуга» и «Вихрь»; транспорты: «Двина», « Аландъ», «Молога», «Кемь» и «Соловецкъ» и яхта «Опытъ».

4) Кораблестроеніе производилось въ С.-Петербургѣ, Кронштадтѣ, на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, въ Архангельскѣ, Николаевѣ, Астрахани, на р. Сыръ-Дарьѣ, въ Николаевскѣ (на Амурѣ), на Камско-Воткинскомъ заводѣ, въ Финляндіи и за границею: въ Бельгіи, Гамбургѣ, Англіи и Пруссіи.

Всего строилось *двадцать восемь* паровыхъ судовъ, а также гребныя и грузовыя суда. Кромѣ того, куплены *четыре* желѣзныя баржи и переданы въ Морское Вѣдомство изъ Почтоваго пароходы: «Владиміръ» и «Петербургъ». Изъ числа упомянутыхъ 28 судовъ, въ 1862 г.: *начаты постройкою* — броненосная баттарея «Не тронь меня», корветъ «Аскольдъ», канонирскія лодки: «Горностай» и «Соболь», пароходъ «Механикъ» и два барказа въ 15 силъ; *спущены на воду* — корветы: «Варягъ» и «Витязь», клипера: «Изумрудъ» и «Яхонтъ», шкуны: «Полярная Звѣзда» и «Алеутъ» и пароходъ «Механикъ»; *окончательно отдѣланы и вооружены*: фрегаты: «Дмитрій Донской», «Александръ Невскій» и «Пересвѣтъ»; клипера: «Всадникъ», «Алмазъ» и «Жемчугъ» и шкуна «Алеутъ»; *постройка продолжалась*: фрегатовъ: «Петропавловскъ» и «Севастополь»; броненосной баттареи «Первенецъ» и парохода «Шилка».

Болѣе подробныя свѣдѣнія о ходѣ кораблестроенія въ 1862 г. излагаются вслѣдъ за симъ, при обозрѣніи обстоятельствъ постройки каждаго судна.

С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

А. СУДА, СПУЩЕННЫЯ НА ВОДУ ВЪ 1862 Г.

1) 7 пуш. клипера **Изумрудъ** и **Яхонтъ**.

Свѣдѣнія о размѣрахъ этихъ клиперовъ, объ особенностяхъ постройки каждаго изъ нихъ и о ихъ механизмахъ, изложены въ отчетахъ Департамента за 1860 и 1861 годы, на стр. 30 и 28—30.

Хотя всѣ нововведенія, допущенныя при строеніи клипера «Изумрудъ», принадлежатъ техникѣ, но, за всѣмъ тѣмъ, и въ настоящемъ отчетѣ, признается не лишнимъ упомянуть о болѣе существенномъ изъ этихъ нововведеній, а именно о томъ, что при *крѣпленіи* корпуса клипера, строитель его, Капитанъ *Иващенко*, принялъ *американскую систему*.

Главная разница между этою системою и общепринятою у насъ состоитъ въ томъ, что ридерсы, связные поясья, концы бимсовъ и проч. внутреннія связи скрѣпляются съ однимъ только

наборомъ; болтовое крѣпленіе ихъ заклепывается на шпангоутахъ, прежде придѣлки къ нимъ наружной обшивки, которая, вслѣдствіе того, получаетъ отдѣльное болтовое крѣпленіе и придѣлывается уже къ корпусу судна, послѣ внутренней, т. е. обратно тому, какъ это дѣлалось у насъ до сихъ поръ.

Какъ этотъ новый способъ крѣпленія имѣетъ и порицателей, то предположенія по сему предмету Капитана Иващенко были сообщаемы на разсмотрѣніе Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, который не нашелъ препятствій допустить примѣненіе сказаннаго способа къ клиперу «Изумрудъ» и отозвался, что правильность крѣпленія, чистота работъ и почти невозможность промаховъ при производствѣ брызгасныхъ работъ составляютъ преимущества этого способа, но что, въ отношеніи скорости работъ, онъ уступаетъ прежнему.

На клиперѣ «**Яхонтъ**», противу первоначальнаго предположенія, измѣнено расположеніе пушечныхъ портовъ.

Поводомъ къ такому измѣненію послужило замѣчаніе Корпуса Морской Артиллеріи Полковника Пестича, что хотя ширина портовъ на клиперахъ и устройство платформъ позволяютъ имѣть самые наибольшіе горизонтальные углы обстрѣла, но высокіе комельсы люковъ, въ которые платформы при поворотахъ упираются, значительно уменьшаютъ эти углы.

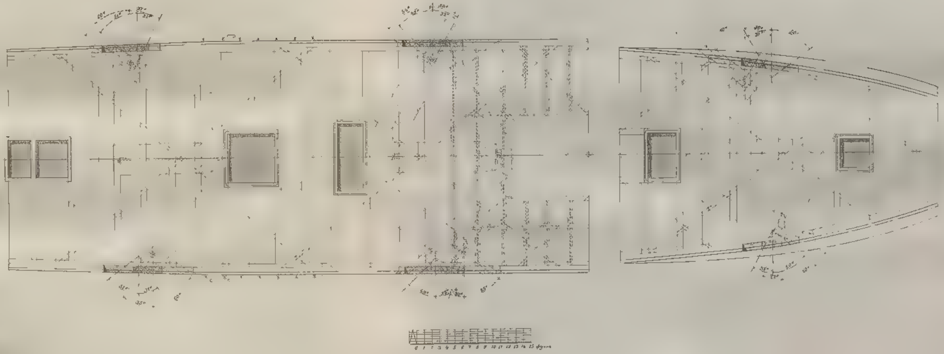
Для устраненія сего недостатка, Полковникъ Пестичъ предлагалъ, оставивъ настоящіе размѣры и расположеніе люковъ, прорѣзать пушечные порты въ шахматномъ порядкѣ, такъ чтобы платформы, при поворотахъ своихъ, могли свободно проходить ближайшіе къ нимъ люки, въ одну какую либо сторону; чрезъ что получится возможность значительно увеличить углы обстрѣла у соотвѣтствующихъ портовъ, на одномъ бортѣ — на корму, а на другомъ — на носъ.

Посему Полковникъ Пестичъ ходатайствовалъ испытать предлагаемую имъ мѣру на клиперѣ «Яхонтъ», такъ какъ порты его еще не были прорѣзаны, а устройство ихъ, по настоящему предположенію, не требовало измѣненій въ устройствѣ: погоновъ, штыровъ и самыхъ платформъ.

Согласно съ заключеніемъ Кораблестроительнаго Технического Комитета, Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ разрѣшилъ привести въ исполненіе означенное предложеніе Полковника Пестича, съ тѣмъ, чтобы среднее орудіе имѣло

ЧЕРТЕЖЪ ВЕРХНЕЙ ПАЛУБЫ КЛИПЕРА „ЯХОНТЪ"

съ показанiемъ разрѣзанныхъ портовъ въ шахматномъ видѣ, и опредѣленiемъ угла обстрѣла съ одного порта на корму, и съ другаго на носъ, по системѣ Полковника Пестича



Прежніе порты заштрихованы, а вновь проектированные означены тонкими косыми чертами

Прежніе углы обстрѣла на корму и на носъ обозначены толстыми линіями, а вновь проектированные тонкими линіями

наибольшіе свои углы обстрѣла въ противоположную сторону съ крайними (*).

Кромѣ того, на клиперѣ «**Яхонтъ**», согласно съ предложеніемъ конопатнаго мастера С.-Петербургскаго порта *Гарднера* и заключеніемъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, разрѣшено было: мѣдные болты въ подводной части клипера окрашивать, а употреблявшуюся до сихъ поръ, для обмазки болтовъ, замазку, изъ смолы съ известью, замѣнить бѣлою масляною замазкою, съ тѣмъ, чтобы, впослѣдствіи, можно было вывести заключеніе о сравнительномъ достоинствѣ настоящей замазки и *французской*, которая будетъ употреблена для обмазки болтовъ на фрегатѣ «Петропавловскъ».

Согласно съ указаніемъ Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала: спускать суда, какъ принято и въ иностранныхъ государствахъ, не пробуя ихъ масломъ, оба клипера спущены были на воду безъ этой пробы: «Изумрудъ» 2-го сентября, а «Яхонтъ»—6 октября.

«Яхонтъ» спущенъ обыкновеннымъ способомъ, т. е. на полозьяхъ, благополучно (*).

Клиперъ «Изумрудъ» спущенъ на килѣ, подобно клиперамъ «Алмазъ» и «Жемчугъ» (отч. деп. за 1861 г. стр. 14). Клиперъ, сойдя со стапеля на треть своей длины, остановился, и уже на другой день, помощью шпилей и другихъ пособій, спущенъ на воду окончательно. Причина не вполнѣ удачнаго спуска заключалась въ томъ, что одна изъ цѣпей, коими были прикрѣплены подведенные подъ клиперъ небольшіе боковые полозья, ослабла и задѣла за одинъ изъ блоковъ подъ боковымъ фундаментомъ.

По спускѣ на воду клипера углубились:

	«Изумрудъ».	«Яхонтъ».	
		съ 500 п. баласта и 2 спусковыми полозьями.	по отнятіи полозьевъ.
Ахтеръ-штевнемъ	8 ф. 6 д.	10 ф.	10 ф. 9 д.
Форъ-штевнемъ	7 — 6 —	8 — 6 д.	8 — 3 —

(*) Прилагается чертежъ расположенія пушечныхъ портовъ на клиперѣ «Яхонтъ», по проэкту Полк. Пестича.

(*) Исправленіе употребленныхъ при этомъ старыхъ полозьевъ обошлось матеріалами и работою въ 1368 р. 18¾ к., а устройство перемычки, для осмотра спусковаго фундамента и исправленіе самаго фундамента стоило 5494 р. 79 к.

Переломъ . . . . » ф. $^{7}/_{8}$ д. — » ф. $^{1}/_{4}$ д. — » ф. » д.

Въ трюмѣ обоихъ клиперовъ воды не оказалось.

Стоимость клиперовъ при спускѣ ихъ на воду простиралась:

Клипера «Изумрудъ» . . . . . 247.981 р. 45 к.

— «Яхонтъ» . . . . . 249.738 — 40 —

Предъ спускомъ клиперовъ на воду, они были свидѣтельствованы Кораблестроительнымъ Техническимъ комитетомъ, и найдено, что всѣ работы произведены **правильно, прочно** (а по клиперу «Изумрудъ»—и **съ отличною чистотою**), согласно съ утвержденными чертежами, но съ тѣми измѣненіями, какія были разрѣшены Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, на клиперѣ «Изумрудъ»—по предположеніямъ Свиты Его Величества Контръ-Адмирала Попова, а на клиперѣ «Яхонтъ» по вышеобъясненному предложенію Полковника Пестича.

Строителямъ, ихъ помощникамъ, кондукторамъ и комендорамъ, участвовавшимъ въ постройкѣ клиперовъ, выданы, на основаніи Высочайше утвержденнаго 14 Марта 1860 г. положенія, *наградныя деньги*, въ размѣрѣ, опредѣленномъ постановленіемъ Адмиралтействъ-Совѣта 5 Апрѣля 1861 г. ст. 22,039, за $^{5}/_{6}$ частей полной готовности клиперовъ, всего въ количествѣ 5.199 р. 36$^{1}/_{4}$ к., за каждый. Изъ нихъ собственно въ 1862 г.: за клиперъ «Изумрудъ»—2.079 руб. 74$^{1}/_{2}$ коп., а за «Яхонтъ» 3.119 р. 61$^{3}/_{4}$ к.

Оба клипера отведены въ Кронштадтъ на буксирѣ парохода «Славянка» и двухъ канонирскихъ лодокъ, и тамъ введены въ докъ, для окончательной отдѣлки и установки механизмовъ.

Достройка и отдѣлка клипера «Яхонтъ» поручена строителю онаго, капитану *Свистовскому*, а клипера «Изумрудъ»—подпоручику *Кишкину*, подъ наблюденіемъ строителя.

О механизмахъ для этихъ двухъ клиперовъ и для корвета «Витязь».

Подводныя части клиперскихъ механизмовъ, а также нѣкоторые инструменты и матеріалы, доставлены были въ Кронштадтъ еще въ навигацію 1861 г.; окончаніе же остальныхъ частей механизмовъ и доставку, какъ оныхъ, такъ равно и ма-

шины для корвета «Витязь», сообразно съ ходомъ работъ по постройкѣ судовъ и вслѣдствіе нѣкоторыхъ неудачъ въ работахъ по изготовленію самыхъ механизмовъ (*), признано было возможнымъ и полезнымъ отсрочить до Іюля мѣсяца 1862 года.

Къ установкѣ механизмовъ на суда уже приступлено.

За механизмы заплачено:

Въ 1861 году	235.293	руб.	93 коп.
— 1862 —	166.088	—	42 —
Всего	401.382	руб.	35 коп.
Остается заплатить до	84.000	руб.	

2) **Желѣзная винтовая шкуна «Алеутъ», въ 30 силъ, въ составъ судовъ Сибирской флотиліи.**

Свѣдѣнія о приступленіи къ постройкѣ шкуны въ С.-Петербургѣ, на заводѣ Берда, а также о размѣреніяхъ оной, ея стоимости и назначеніи изложены въ отчетѣ Департамента за 1861 г. на стр. 33.

Шкуна спущена на воду 9 Іюня.

По спускѣ углубилась:

Форъ-штевнемъ	3	ф.	10 д.
Ахтеръ-штевнемъ	6	—	2 —

Предъ спускомъ, она была освидѣтельствована Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ, который нашелъ, что корпусъ оной построенъ изъ **доброкачественнаго желѣза, правильно и согласно съ утвержденнымъ чертежемъ и спесификаціею**, и что всѣ работы, въ особенности же желѣзныя, выполнены, къ чести заводчика, весьма прочно и отчетливо.

(*) Эти неудачи заслуживаютъ быть упомянутыми. Онѣ заключались въ томъ, что заготовленное для котловъ желѣзо оказалось не вполнѣ доброкачественнымъ, а потому было забраковано; на заготовленіе же новаго потребовалось нѣкоторое время; что при откапываніи изъ ямы одного изъ паровыхъ цилиндровъ, паровое его окно было попорчено, а потому и самый цилиндръ былъ забракованъ; и что другой цилиндръ, хотя и былъ удачно отлитъ, но, при подъемѣ, упалъ и разбился

По окончательномъ изготовленіи шкуны, она была испытываема въ плаваніи подъ парами Членами Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, вмѣстѣ съ Главнымъ Инженеръ-Механикомъ Балтійскаго флота, два раза, а именно 27-го Августа и 25 Сентября, при чемъ найдено, что механизмъ шкуны сдѣланъ согласно съ условіями контракта, а потому шкуна была принята въ казну. Но при этомъ возбудился вопросъ: соотвѣтствуютъ ли техническія данныя, относительно изготовленія механизма, конструкціи и размѣрамъ судна. Вопросъ этотъ, какъ вопросъ технической, разсматривается, съ мнѣніемъ по оному Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота, въ Кораблестроительномъ Техническомъ Комитетѣ.

По принятіи шкуною адмиралтейскаго груза для доставленія въ Николаевскъ, на Амурѣ, она отправилась изъ Кронштадта 1 Октября, но послѣ 18 дневнаго плаванія, въ продолженіе котораго, въ теченіе девяти дней сряду, шкуна почти не выходила изъ штормовыхъ парусовъ, она возвратилась въ Кронштадтъ, по причинѣ полученныхъ ею поврежденій въ вооруженіи и якоряхъ и вслѣдствіе удара о 15 футовую банку у Фильзанда.

По осмотрѣ шкуны въ Кронштадтѣ оказалось, что у нея поврежденъ киль, а потому отправленіе шкуны по назначенію отложено до весны 1863 года.

На постройку и изготовленіе шкуны «Алеутъ» къ плаванію, въ 1862 г., израсходовано:

Уплачено подрядчику:

а) Въ число контрактной суммы, въ дополненіе къ выданнымъ ему въ 1861 г., въ задатокъ, 33,750 руб., и за удержаніемъ, какъ денегъ, причитавшихся за отпущенные отъ казны блоки и гондурасское красное дерево, такъ и штрафа за неокончаніе шкуны въ срокъ, остальные . . . . . 30.835 руб. 26 коп.

б) За изготовленный имъ и установленный на мѣсто, сверхъ контрактныхъ работъ, мѣдный цилиндри-

ческій водоопрѣснительный аппаратъ новѣйшаго устройства, на 40 челов., съ мѣдными же трубками, съ кингстоновымъ краномъ, и съ приспособленіемъ къ паровому котлу . . .	550	— » —	(*)
Выдано командѣ шкуны подъемныхъ денегъ	2.345	— 97¾ —	
На экстренное обмундированіе нижнихъ чиновъ шкуны, а именно: на покупку непромокаемыхъ пальто . .	110	— » —	
	33.841 руб. 25¾ к.		

Окончательный разсчетъ съ заводчикомъ составленъ, но какъ заводчикъ ходатайствуетъ о сложеніи штрафа, исчисленнаго Департаментомъ въ 1.890 руб., то объ этомъ представлено на разрѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта.

Полная стоимость шкуны «Алеутъ» можетъ быть опредѣлена не прежде, какъ по поступленіи оной въ составъ Сибирской флотиліи.

По предоставленному заводчику праву, вслѣдствіе лежащей на немъ двухгодовой отвѣтственности за исправное дѣйствіе механизма шкуны, назначить, для управленія онымъ, машиниста по своему выбору, съ содержаніемъ отъ казны, въ опредѣленномъ размѣрѣ, онъ предоставилъ это мѣсто вольному штурману Ефремову, съ которымъ и заключенъ въ Департаментѣ контрактъ на два года, съ производствомъ ему жалованья, въ размѣрѣ, установленномъ Адмиралтействъ-Совѣтомъ для судовъ этого ранга, а именно: по 70 руб. въ мѣсяцъ въ кампаніи и по 40 руб. на берегу.

3) **Четыре деревянныхъ флашкоута, для перевозки тяжестей.**

Въ дополненіе къ свѣдѣніямъ о постройкѣ этихъ судовъ, помѣщеннымъ въ отчетахъ Департамента за 1860 и 1861 гг. на стр. 30 и 31, слѣдуетъ сказать, что флашкоуты обошлись

(*) Расходы по отправленію шкуны къ мѣсту назначенія относятся на кораблестроительную часть, на основаніи журнала Адмиралт.-Совѣта 15 Марта 1861 г. ст. 22014, по уваженіямъ, изложеннымъ въ отч. Департ. за 1861 г. стр. 89.

казнѣ въ 9.644 руб., т. е. на 1136 руб. менѣе противу смѣтнаго исчисленія.

По освидѣтельствованіи ихъ, найдено, что они построены **правильно, прочно** и **соотвѣтственно своему назначенію.**

Изъ нихъ *два* оставлены при С.Петербургскомъ портѣ, а остальные—предоставлены Кронштадтскому порту.

4) **Парусная шлюпка, съ выдвижнымъ килемъ.**

Свѣдѣнія о постройкѣ этой шлюпки изложены въ отчетѣ департамента за 1861 г. на стр. 37. Стоимость ея составляетъ 584 р. 91¼ коп.

Хотя она предназначалась въ призъ отъ Морскаго вѣдомства для гонки судовъ С.-Петербургскаго рѣчнаго яхтъ-клуба въ 1862 году, но это распоряженіе было отмѣнено, за назначеніемъ въ призъ 1862 года *верейки*, построенной при Кронштадтскомъ портѣ, по чертежу судовъ этого рода, употребляемыхъ въ Черномъ морѣ. Вслѣдствіе сего сказанная шлюпка предназначена въ призъ 1863 года и оставлена на храненіе при шлюпочномъ мастерствѣ Новаго Адмиралтейства.

5) Въ 1862 г. при С.-Петербургскомъ портѣ построены слѣдующія **гребныя суда:**

	Размѣренія.			Стоимость по смѣтѣ.
	Длина.	Ширина.	Глубина.	
Въ Новомъ Адмиралтействѣ:				
Для фрегата **«Дмитрій Донской»:**	ф. д.	ф. д.	ф. д.	Руб. Коп.
Барказъ 20-весел.—1	41— 0	11— 1	4—10	1.708—54⅝
Катеровъ 16 весел. 1.	35—»—	8— 9	3— 2	1.271— 3¾
Катеровъ 16 весел. 1.	36—»—	7— 7	2— 6½	827—65¾
— 14 — 1.	32— 2	7— 9	2— 9½	1.125—28½
— 12 — 1.	32— 2	8—»—	3— 5	1.092—26½
Вельботовъ 8 — 1.	30— 3	6— 3	2— 7	582—34
— 6 — 1.	28—»—	5— 4	2— »	465—88½

	Размѣренія.			Стоимость по смѣтѣ.
	Длина.	Ширина.	Глубина.	
Гичка 7 весел. . 1	34—»—	4— 4	1—10½	677—84
Ялъ 4 весел. 1.	19—»—	5— 8	2— 1	337—46
Для парохода **«Онега»**:				
Вельботовъ 5 весел. 2	22— 0	4—10	2— 0	814— 2¼
Для клипера **«Алмазъ»**:				
Барказъ 14 весел. 1.	30—»—	8— 2	3— 7	1.226—36⅛
Катеровъ 12 весел. 2	28—»—	7—»—	2— 5½	1.535—44⅞
Вельботовъ 6 — 1	28—»—	5— 4	2— »	533— 8
Ялъ 2 вес. 1	14—»—	4— 7	1—10	288—82⅞
Для Царскаго Села:				
Яловъ 2 весел. 1	9—»—	4— 2	1— 6¼	281— 5¼
— 4 — 1	15—»—	4— 9	2— 1	368—26¼
Портовыхъ 2 весел. яловъ 19 . .	12—»—	4— 5	2— 2	3.465—54½
На Охтенской верфи.				
Для фрегата **«Александръ Невскій»**.				
Барказовъ 22 весел. №1-й 1 . . .	42—»—	12—»—	4— 7	1.707—52½
— — — №2-й 1 . . .	42—»—	12—»—	4— 7	1.515—36¾
Катеровъ 16 — 2.	35—»—	8— 9	3— 2	2.511—74¼
— 14 — 2.	32—»—	7— 9	2— 8½	2.206— 2½
Яловъ 6 весел. 2	19—»—	6— 3	2— 4½	951—37
Вельботовъ 8 весел. 1	35— 4	5— ½	1—11½	611—45¼
— 6 — 1	3—»—	4—11	1—11	541—88
Для Директора Кораблестроительнаго Департамента.				
Гичка 6 весел. 1	34— »	4— 9	2— »	719—11¾

	Размѣренія.			Стоимость по смѣтѣ.
	Длина.	Ширина.	Глубина.	
Для яхтъ: **«Волна»**.				
Ялъ 2 весел. 1.	11— »	4— 3	1— 6	279—12
Вельботъ 5 весел. 1	22— »	4— 8	2— »	597—20½
Гичка 5 весел. 1	22— »	4— 8	1—11	597—20½
«Никса».				
Ялъ 2 весел. 1.	11— »	4— 3	1— 6	279—12
Для пароходовъ: **Ладога**.				
Ялъ 2 весел. 1	14— »	4— 6	1— 8½	293— 2
«Вѣстовой».				
Ялъ 2 весел. 1.	11— »	4— 5	1—11	250—80¾
Для Царскаго Села:				
Ялъ 2 весел 1.	11— »	4— 3	1— 6	279—12
Для города Павловска:				
Яловъ 4 весел. № 1-й 1 . . .	16— »	5— »	2— »	338—88¾
— 4 — № 2-й 1 . . .	13— »	5— »	1—10	337—78½
Итого на сумму. . . .	—	—	—	30.617—66¾

6) **Желѣзные пароходы «Владиміръ» въ 350 и «Петербургъ», въ 80 силъ.**

Размѣренія оныхъ:	«Владиміръ.»	«Петербургъ.»
Длина между перпендикулярами. .	187 ф.	155 ф. 10 д.
Ширина. . . .	29 —	16 — 6 —
Глубина интрюма.	17½ —	7 — 9 —

Пароходы переданы, по Высочайшему повелѣнію, состоявшемуся 8 января 1862 г., вслѣдствіе прекращенія пароходнаго почтоваго сообщенія между С.-Петербургомъ и Штетиномъ.

Пароходъ «**Владиміръ**» построенъ въ 1845 г. въ Ливерпулѣ на заводѣ *Бюри* и К° за 204.665 р. 26½ к. съ полнымъ вооруженіемъ, судовыми и машинными вещами и балластомъ. Затѣмъ, не упоминая о различныхъ передѣлкахъ и поправкахъ второстепенной важности, въ 1854 г. на пароходѣ поставлены были новые паровые котлы; въ 1857 г. онъ былъ весь возобновленъ, при чемъ машина была перебрана и капитально исправлена; и наконецъ, въ 1861 г., для парохода сдѣланъ новый гребной валъ, и произведены нѣкоторыя исправленія въ машинѣ. Пароходъ извѣстенъ своими отличными морскими качествами, содержался всегда въ наилучшемъ видѣ и полной исправности и въ этомъ видѣ переданъ въ Морское Вѣдомство.

Пароходъ «**Петербургъ**» купленъ въ 1852 г. въ Англіи за 43.729 р. 69 к. Въ 1860 г. на немъ поставленъ новый паровой котелъ, а также передѣланы и возобновлены каюты, съ ихъ принадлежностями. Пароходъ сданъ въ Морское Вѣдомство въ полной исправности и признанъ удовлетворяющимъ всѣмъ требованіямъ хорошаго пассажирскаго военнаго парохода. По пріемѣ парохода въ Морское вѣдомство онъ причисленъ къ С.-Петербургскому порту.

Для пріема и оцѣнки пароходовъ, согласно съ желаніемъ Почтоваго вѣдомства, для опредѣленія капитала пароходной операціи, составлены были особыя коммиссіи изъ чиновъ обоихъ вѣдомствъ.

По подробномъ освидѣтельствованіи пароходовъ и испытаніи ихъ подъ парами, коммиссіи, принявъ въ соображеніе современную стоимость подобныхъ имъ желѣзныхъ судовъ и общепринятый срокъ ихъ службы, до 30 лѣтъ, пришли къ заключенію, что означенные два парохода должны быть оцѣнены: «**Петербургъ**» въ 37.815 р. 50 к., а «**Владиміръ**» въ 120.637 р. 91 коп.

7) **Четыре желѣзныя парусныя баржи, англійской постройки.**

Куплены у Общества Петербурго-Волжскаго пароходства и судоходства, съ полнымъ вооруженіемъ и запасными вещами,

за 60.000 р. с., съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналамъ 18 Апрѣля и 25 Іюля, ст. 22.473 и 22.657, для удовлетворенія настоятельной надобности въ желѣзныхъ грузовыхъ судахъ, въ замѣнъ таковыхъ же деревянныхъ, приходящихъ въ негодность.

Изъ этихъ четырехъ баржъ, по *двѣ* одинаковыхъ размѣровъ, а именно:

Длина	130 ф.	130 ф. 6 д.
Ширина . . .	28 — 6 д.	Тѣ же.
Глубина интрюма,	8 — 6 —	
Углубленіе. . .	4 — 6 —	

Грузу поднимаютъ по 11.800 пуд. каждая.

Изъ нихъ двѣ, согласно съ ходатайствомъ Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, предоставлены въ распоряженіе этого порта, а другія двѣ—С.-Петербургскаго.

Б. СУДА, ПОСТРОЙКА КОИХЪ ПРОДОЛЖАЕТСЯ.

ВЪ НОВОМЪ АДМИРАЛТЕЙСТВѢ:

1) **Обращаемый въ броненосный фрегатъ «Петропавловскъ».**

Свѣдѣнія о ходѣ работъ по постройкѣ этого фрегата до 1862 г. изложены въ отчетахъ департамента за 1860 и 1861 г. на стр. 30 и 23.

Къ 1 Января 1862 года постройка фрегата была доведена до $^{2}/_{6}$ частей его готовности.

10 Января строитель фрегата замѣтилъ, что, *отъ продолжительныхъ и жестокихъ морозовъ*, на фрегатѣ произошли слѣдующія поврежденія: замки киля растянулись такъ, что въ губахъ нѣкоторыхъ изъ нихъ образовались пространства до 1 д., а самый киль сдѣлался длиннѣе на 4 д.; верхній конецъ внутренней штуки старнпоста отогнулся отъ второй штуки почти на $2^{1}/_{2}$ д., до перваго болта, по длинѣ около 7 ф.; форштевень поднялся такъ, что всѣ подставы отошли отъ него на $^{5}/_{8}$ д.; одна изъ составныхъ частей его, а также многія штуки набо-

ра, раскололись вдоль, такъ что въ нихъ образовались широкія и глубокія трещины.

Столь значительное вліяніе холода на наборъ фрегата слѣдуетъ отнести къ недостаточной сухости употребленнаго на него итальянскаго дуба. Промерзшія до сердцевины наборныя деревья, отъ кристализаціи содержавшейся въ нихъ влажности, подверглись значительному разширенію; самое же разширеніе ихъ, вслѣдствіе того, что дно фрегата, при задѣланныхъ уже шпаціяхъ, составляло одну сплошную массу, должно было неминуемо дѣйствовать на крѣпленіе набора съ килемъ, которое, съ своей стороны, не могло противиться этой силѣ и уступило ей. За всѣмъ тѣмъ, исправленіе означенныхъ поврежденій строитель фрегата, Капитанъ Иващенко, признавалъ возможнымъ. Посему г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ предложено было Кораблестроительному Техническому Комитету, освидѣтельствовавъ фрегатъ, совмѣстно съ Директоромъ Кораблестроительнаго Департамента, Инспекторомъ кораблестроительныхъ работъ и строителемъ фрегата, изыскать мѣры къ исправленію поврежденій.

По освобожденіи шпацій отъ прокладокъ, члены фрегата, посредствомъ упоровъ и клиньевъ, приведены были въ нормальное положеніе, кромѣ киля, который остался недожатымъ на $^1/_4$ д.; но какъ окончательное сжатіе его потребовало бы весьма значительныхъ работъ, а между тѣмъ, болтъ, выбитый изъ втораго съ носу килеваго замка, оказался вовсе неповрежденнымъ, то дальнѣйшее производство работъ, для уничтоженія столь незначительнаго разъединенія частей киля, найдено было безполезнымъ, и Комитетъ заключилъ, что вышеупомянутыя поврежденія фрегата **слѣдуетъ считать исправленными,** съ тѣмъ, чтобы болты въ замкахъ киля были замѣнены новыми, толще прежнихъ.

Предположеніе же: *пріостановить постройку фрегата, для просушки набора*, было признано неудобнымъ, между прочимъ, и потому, что для совершенной просушки, въ нашемъ климатѣ, итальянскаго дуба, въ особенности же такихъ толстыхъ деревьевъ, какія употребляются на нижнія части шпангоутовъ, потребовалось бы слишкомъ много времени, такъ какъ этотъ дубъ есть самый крѣпкій изъ всѣхъ породъ дуба.

Вслѣдъ за симъ работы на фрегатѣ были вовсе прекращены,

такъ какъ въ это время уже возникъ вопросъ о возможности обратить фрегатъ, какъ объ этомъ упомянуто въ началѣ настоящаго отчета, *въ броненосный*.

Окончательное рѣшеніе этого вопроса было отложено до возвращенія строителя фрегата изъ Англіи, а Высочайшее соизволеніе на передѣлку фрегата въ броненосный послѣдовало 29 Октября.

Прежде составленія полнаго проэкта передѣлки фрегата, капитанъ Иващенко ходатайствовалъ о разрѣшеніи разширить фрегатъ, слѣдующимъ образомъ: раскрѣпивъ *флортимберсы* и *первые футоксы* въ однихъ шпангоутахъ и *перекидные футоксы*—въ другихъ и отодвинувъ боковыя части шпангоутовъ на требуемое разстояніе, вводить новые футоксы, удлиненные противу прежнихъ на 4 фута 6 дюймовъ, какъ показано на прилагаемомъ при семъ чертежѣ миделеваго сѣченія фрегата.

Кораблестроительный Техническій Комитетъ, при участіи Инспектора кораблестроительныхъ работъ С.-Петербургскаго порта и строителя, нашелъ, что, какъ во всякомъ случаѣ разширеніе фрегата признается необходимымъ, для приданія ему надлежащей остойчивости, при той бронѣ, какую онъ долженъ имѣть, то и должно разрѣшить испытать предлагаемый строителемъ способъ разширенія фрегата предварительно на нѣсколькихъ шпангоутахъ.

Вслѣдствіе сего, первоначально были разширены 3 шпангоута и какъ Инспекторъ работъ находилъ, что разширеніе фрегата этимъ способомъ совершенно удобоисполнимо, то предположеніе о разширеніи фрегата одобрено Техническимъ Комитетомъ и приводится въ исполненіе.

Работа по разширенію фрегата производится въ самомъ элингѣ, для чего шпангоуты, съ помощью шпилей и талей, подымаются по очереди, на 4 фута отъ киля, и по введеніи новыхъ футоксовъ, опускаются на свои мѣста.

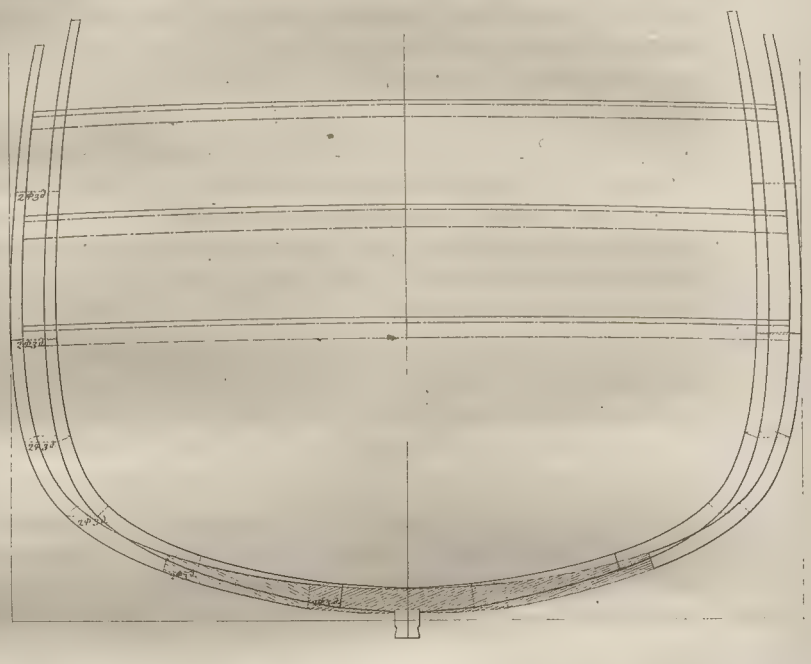
До 15 Февраля 1863 г. разширено было 22 шпангоута.

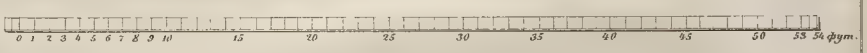
Относительно вознагражденія инженеровъ, участвовавшихъ въ постройкѣ фрегата, слѣдуетъ сказать, что, по первоначальной смѣтѣ, на постройку фрегата исчислено матеріаловъ и мастеровыхъ на 855.926 р. 92 к., т. е. на 115.547 р. 51½ к. болѣе противу стоимости фрегата «**Севастополь**», по чертежу котораго строился «**Петропавловскъ**».

МИДЕЛЕВОЕ СѢЧЕНІЕ ФРЕГАТА

„ ПЕТРОПАВЛОВСКЪ"

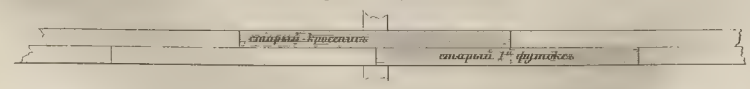
съ показаніемъ способа расширенія набора.

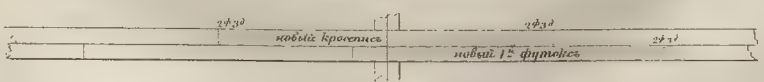




шпангоутъ съ перекидными полуфлортимберсами

шпангоутъ съ кросписой





Превышеніе это произошло потому, что нѣкоторыя части фрегата «Петропавловскъ» назначено было сдѣлать изъ болѣе цѣнныхъ лѣсовъ (итальянскаго дуба и тика), чѣмъ на «Севастополѣ».

Адмиралтействъ-Совѣтъ, принявъ въ соображеніе, что на основаніи Высочайше утвержденнаго 14 Марта 1860 г. положенія о вознагражденіи инженеровъ, за постройку и исправленіе судовъ, Совѣту вмѣнено въ обязанность уравнивать при этомъ, по возможности, случайныя и независящія отъ усердія и достоинства строителей разности, происходящія, какъ и въ настоящемъ случаѣ, отъ цѣнности входящихъ въ постройку матеріаловъ, положилъ (журн. 28 Февр., ст. 22.414) вознагражденіе лицамъ, участвующимъ въ построеніи обоихъ поименованныхъ фрегатовъ, назначить въ размѣрѣ двухъ процентовъ съ смѣтной суммы фрегата «**Севастополь**», составляющей 740.379 р. 40½ к., т. е. по 14.807 р. 58 к., по каждому фрегату.

На семъ основаніи, за доведеніе фрегата «**Петропавловскъ**» до $^2/_6$ частей его готовности по первоначальному проэкту, выдано инженерамъ наградныхъ денегъ—4935 р. 86 к.

О механизмѣ фрегата «Петропавловскъ».

Въ дополненіе къ свѣдѣніямъ, изложеннымъ по этому предмету въ отчетѣ Департамента за 1861 годъ, стр. 26 и 27, слѣдуетъ объяснить, что въ 1862 г. работы по изготовленію механизма производились безостановочно и за нихъ уплачено 113.333 р. 32 к., которые, съ 85.000 р. с., выданными въ задатокъ, составляютъ 198.333 р. 32 к.

Слѣдовательно, остается уплатить, за уступкою изъ контрактной суммы 4430 р., о чемъ сказано будетъ ниже,—222.236 р. 68 к.

До настоящаго времени всѣ новыя винтовыя суда были снабжаемы двумя гребными винтами: *постояннымъ* и *запаснымъ*, послѣдній съ выемными лопастями; нынѣ же, согласно съ предложеніемъ Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота, признано болѣе удобнымъ имѣть постоянный винтъ съ выемными лопастями и давать къ нему, въ запасъ, одну лопасть, въ томъ вниманіи, что чрезъ это представляется возможность во всякое время измѣнять шагъ винта наиболѣе выгоднымъ, для скорости хода судна, образомъ, уменьшается тяжесть

груза, въ запасныхъ вещахъ, и удешевляется стоимость самого механизма.

Вслѣдствіе сего заводчику Берду предложено сдѣлать для механизма фрегата «**Петропавловскъ**», вмѣсто назначенныхъ по контракту, одного постояннаго и одного запаснаго, разборнаго, винтовъ, одинъ разборный и къ нему въ запасъ одну лопасть. Согласившись на это, заводчикъ уступилъ изъ контрактной цѣны 4.430 руб.

2) **Лоцманскій ботъ,** по голландскому чертежу.

Постройка бота, какъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1861 г., на стр. 26, производилась изъ матеріаловъ, остававшихся отъ строенія фрегата «**Петропавловскъ**». Она продолжалась и въ 1862 г., но, съ прекращеніемъ работъ на фрегатѣ, лѣса и матеріалы разрѣшено было употреблять отъ строенія клипера «**Изумрудъ**».

Каютные же щиты для бота, согласно съ предположеніемъ, заявленнымъ въ отчетѣ Департамента за 1861 г. на стр. 150, заказаны метахромотипическому заведенію за 450 р., съ установкою и придѣлкою каютныхъ приборовъ, которые даны будутъ отъ казны.

3) 17-**ти пуш. винтовой корветъ** «**Аскольдъ**».

Первоначальныя соображенія о постройкѣ сего корвета, а также обстоятельства, сопровождавшія заключеніе контракта на постройку онаго, съ подряда, Коммерціи Совѣтникомъ Кудрявцевымъ, изложены въ отчетѣ Департамента за 1861 г. на стр. 34.

Къ постройкѣ корвета приступлено 7 Февраля; работы были пріостановлены съ Апрѣля мѣсяца по 1 Іюня, т. е. на время разсмотрѣнія предположенія объ обращеніи корвета въ броненосное судно; въ Іюнѣ вновь начаты и закладка произведена 6 Октября 1862 г.

Къ 1 Января 1863 постройка корвета доведена до $^{4}/_{10}$ полной его готовности; за работы уплачено: въ задатокъ—70.000 р. и въ 3 платежа 84.000 р., итого—154. 000 р., остается уплатить 196.000 руб.

Для назначенія наградныхъ денегъ инженерамъ, участвующимъ въ постройкѣ корвета, стоимость онаго, по первоначальной смѣтѣ, утвержденной Адмиралтействъ-Совѣтомъ (жур. 17 Окт. 1862 г. ст. 22.766), опредѣлена въ 423.706 р. $96^{1}/_{4}$ коп.

Изъ причитающихся инженерамъ 2% съ этой суммы (8474 р. 13 к.), по 1-е Января 1863 года выдано 1412 р. 35½ коп.

4) **Желѣзный пароходъ «Работникъ».**

Свѣдѣнія о постройкѣ этого парохода и объ оставленіи его на стапелѣ изложены въ отчетахъ Департамента за 1859, 1860 и 1861 г., на стр. 14, 24 и 31.

Предположеніе о заказѣ для этого парохода механизма, болѣе соотвѣтствующаго его размѣреніямъ, чѣмъ тотъ, который, по распоряженію Министерства Финансовъ, изготовлялся на Екатеринбургской механической фабрикѣ, не могло быть приведено въ исполненіе за сокращеніемъ смѣтныхъ требованій на 1862 и 1863 годы, а потому поручено Кораблестроительному Техническому Комитету сообразить объ обращеніи корпуса сего парохода въ грузовое судно; механизмъ же, изготовлявшійся для него на Екатеринбургской механической фабрикѣ, принятъ въ Горное вѣдомство.

5) **Деревянный килекторъ** (Отч. 1861 г. стр. 31).

Постройка производилась и продолжается нынѣ тѣми средствами, кои портъ можетъ удѣлять за производствомъ другихъ, болѣе необходимыхъ, работъ.

В. ВНОВЬ СТРОЮЩІЯСЯ СУДА.

1) **Желѣзная плавучая окованная баттарея «Не тронь меня», въ 450 силъ.**

Предположеніе о постройкѣ этой баттареи, въ С. Петербургѣ, чрезъ Англійскаго заводчика Митчеля, заявлено въ отчетѣ Департамента за 1861 г. на стр. 389.

По доведеніи до Высочайшаго свѣдѣнія предварительныхъ условій, на коихъ г. Митчель принималъ на себя постройку сказанной баттареи, онъ былъ вызванъ въ С. Петербургъ, вмѣстѣ съ Капитанъ-Лейтенантомъ Колокольцевымъ, который велъ съ нимъ въ Англіи переговоры относительно этой операціи, для соглашенія въ подробностяхъ оной, и въ условіяхъ контракта, а также для выбора мѣста для постройки баттареи.

Вмѣстѣ съ подробными условіями, г. Митчелемъ были доставлены: спесификація баттареи, а также чертежи какъ оной, такъ и тѣхъ приспособленій, кои признавалось необходимымъ устроить здѣсь для желѣзнаго судостроенія.

Чертежи и спесификація, составленная по образцу спесификаціи строющейся для нашего Правительства въ Англіи плавучей окованной баттареи «**Первенецъ**», были разсмотрѣны Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ и, съ нѣкоторыми замѣчаніями, признаны удовлетворительными.

Главнѣйшія условія, на коихъ г. Митчель принималъ постройку баттареи, заключались въ слѣдующемъ:

1) Онъ обязывался построить въ С.-Петербургѣ, на отведенномъ отъ казны мѣстѣ, корпусъ желѣзной плавучей окованной баттареи, по образцу баттареи «**Первенецъ**», изъ собственныхъ своихъ матеріаловъ, своими мастеровыми и рабочими людьми; матеріалы онъ будетъ или пріобрѣтать въ Россіи, или доставлять изъ за границы въ Кронштадтъ, по своему усмотрѣнію; 2) инженера же, указателей и наиболѣе необходимыхъ мастеровыхъ выслать изъ Англіи, предоставляя себѣ право нанимать остальныхъ рабочихъ людей въ Россіи; 3) за постройку корпуса баттареи, со всѣми принадлежностями, *кромѣ механизма и вооруженія*, и окончательною отдѣлкою, ему будетъ заплачено—93.500 ф. стерл., а если потребуется устроить особую башню для стрѣлковъ, то за это особо—1650 ф. стерл.; 4) Морское Вѣдомство, *во-первыхъ*, устроитъ, на свой счетъ, какъ *элингъ* собственно для построенія баттареи, съ *приспособленіями* въ оном, необходимыми для наивыгоднѣйшаго производства работъ, и съ особою *кладовою*, для храненія матеріаловъ, такъ равно *мастерскую*, *паровую машину*, *всѣ механизмы*, *машины*, *станки*, *печи*, *горны*, *краны*, *желѣзныя дороги* и прочія устройства, необходимыя вообще для постройки желѣзныхъ броненосныхъ судовъ изъ готоваго матеріала; *во-вторыхъ*, будетъ доставлять изъ Кронштадта къ мѣсту постройки баттареи всѣ тѣ матеріалы, которые будутъ высылаемы на сей предметъ Митчелемъ изъ за границы, и уплачивать за нихъ таможенныя, а равно и гербовыя, по всей операціи, пошлины; и *въ-третьихъ*, будетъ отпускать каменный уголь и прочее топливо, нужное для работъ по постройкѣ баттареи.

Для заключенія о выгодности этихъ условій сдѣлано было сравненіе съ условіями по постройкѣ баттареи «**Первенецъ**», при чемъ оказалось, что корпусъ сей послѣдней баттареи, съ окончательною отдѣлкою и вооруженіемъ, не считая расходовъ по приведенію оной изъ Англіи въ Кронштадтъ, обойдется

около 839 т. р. с., а корпусъ баттареи, предположенной къ постройкѣ чрезъ г. Митчеля до 828 т. р., считая въ томъ числѣ, кромѣ цѣны, испрашиваемой Митчелемъ, *во первыхъ*, расходы: *на* устройство стапель-блоковъ, подмостокъ и подставъ, на пріобрѣтеніе каменнаго угля, по перевозкѣ матеріаловъ изъ Кронштадта, на уплату таможенныхъ и гербовыхъ пошлинъ и наконецъ, на спускъ и вооруженіе баттареи, и, *во вторыхъ*, 20% съ суммы, во что предварительно исчислено устройство элинга и приспособленій, для желѣзнаго судостроенія Такимъ образомъ цѣна, объявленная Митчелемъ, оказывалась ниже стоимости корпуса баттареи «Первенецъ» на 11 т. р. с.

Но, кромѣ этой денежной выгоды, имѣлось въ виду то существенное преимущество, которое представляла постройка баттареи здѣсь, а не за границею, и которое заключается въ томъ, что постройка баттареи здѣсь, чрезъ опытнаго строителя желѣзныхъ судовъ, каковымъ признается г. Митчель, и при участіи знакомыхъ уже съ постройками броненосныхъ судовъ *инженеровъ*, *указателей* и *мастеровыхъ*, которыхъ онъ, Митчель, обязывался имѣть изъ Англіи, давала возможность назначить къ постройкѣ баттареи возможно большее число нашихъ инженеровъ и мастеровыхъ, для того, чтобы они, изучивъ и усвоивъ себѣ отъ опытныхъ уже людей тѣ особенности и пріемы, которыхъ требуетъ постройка такого рода судовъ, въ свою очередь были руководителями въ этомъ дѣлѣ, при дальнѣйшемъ сооруженіи у насъ броненосныхъ судовъ; устройство же элинга и другихъ приспособленій, необходимыхъ для постройки баттареи, служило началомъ къ водворенію у насъ современнаго желѣзнаго судостроенія.

Между тѣмъ, вслѣдъ за представленіемъ г. Митчелемъ вышеупомянутыхъ условій, находящійся въ С.-Петербургѣ агентъ Бельгійскаго общества Кокериль г. *Садуанъ* обратился съ просьбою о дозволеніи обществу Кокериль построить въ Петербургѣ, на счетъ казны, верфь для сооруженія желѣзныхъ броненосныхъ судовъ, съ предоставленіемъ обществу исключительнаго права строить на оной таковыя суда и производить другія металлическія работы, не только для казны, но и для частныхъ лицъ, въ продолженіи отъ 5 до 10 лѣтъ; или же предоставить обществу постройку собственно баттареи «Не тронь меня», съ тѣмъ, чтобы казна, по тѣмъ даннымъ, кои будутъ составлены обще-

ствомъ, устроила необходимыя приспособленія, какъ для выдѣлки листовъ и плитъ, такъ и для постройки баттареи; до окончанія же этихъ устройствъ, предоставлено было обществу право пріобрѣтать матеріалы, потребные для баттареи, за границею, а по устройствѣ, Общество обязывалось изготовлять непремѣнно въ Петербургѣ изъ русскаго желѣза не только обшивочные листы для корпуса баттареи, но даже и броню. Для производства работъ, общество полагало имѣть достаточное число своихъ указателей и мастеровыхъ, съ наймомъ остальныхъ здѣсь.

При обсужденіи сихъ предположеній, изложенныхъ крайне неопредѣлительно, принято было во вниманіе: что Морское Вѣдомство вовсе не имѣетъ въ виду сооруженія въ Петербургѣ завода для выдѣлки матеріаловъ, потребныхъ для постройки желѣзныхъ броненосныхъ судовъ, а полагаетъ ограничиться устройствомъ собственно такихъ приспособленій, которыя необходимы для сооруженія означенныхъ судовъ изъ готоваго уже матеріала, выдѣлываемаго на частныхъ или казенныхъ желѣзодѣлательныхъ заводахъ; что въ дѣлѣ постройки броненосныхъ судовъ, столь же новомъ для Бельгіи, сколько и для Россіи, предоставленіе постройки баттареи г. Митчелю представляло несравненно болѣе ручательствъ, какъ въ отношеніи благонадежности самой постройки, такъ и усвоенія нами технической стороны этого новаго рода судостроенія, такъ какъ общество Кокериль еще не строило броненосныхъ судовъ, и, слѣдовательно, начавъ постройку оныхъ у насъ, оно, такъ сказать, приступило бы къ изученію этого дѣла на наши средства, тогда какъ цѣль, съ которою предполагалось отдать постройку баттареи г. Митчелю, кромѣ полученія надлежащаго броненоснаго судна, состояла также и въ томъ, чтобы, какъ выше объяснено, доставить случай не иностранцамъ, а большинству нашихъ инженеровъ и мастеровыхъ, ознакомиться съ этого рода судостроеніемъ; что хотя г. Митчель самъ лично и не участвовалъ въ постройкѣ въ Англіи броненосныхъ судовъ, но постройка оныхъ производилась на его глазахъ, и онъ, какъ опытный заводчикъ и строитель желѣзныхъ судовъ, конечно многое усвоилъ себѣ въ этомъ отношеніи; и что въ началѣ 1862 года только Англія имѣла нѣкоторое число желѣзныхъ окованныхъ судовъ и, слѣдовательно, только въ ней одной этотъ родъ судостроенія былъ

въ полномъ ходу, а потому изъ одной Англіи и можно было ожидать получить исполнителей, знакомыхъ съ свойствами работъ по постройкѣ означенныхъ судовъ и съ самымъ производствомъ этихъ работъ.

По симъ соображеніямъ, предложеніе г. *Садуаня* было отклонено, а по предположенію построить баттарею «**Не тронь меня**», чрезъ посредство г. Митчеля, въ 19 день Марта, послѣдовало Высочайшее повелѣніе:

1) Заключить съ Митчелемъ контрактъ на постройку сказанной баттареи за 93.500 ф. ст. (по современному курсу около 662,435 р.), съ изготовленіемъ отъ казны всѣхъ нужныхъ приспособленій, и какъ, при объявленіи означенной цѣны, г. Митчель не принималъ въ разсчетъ таможенныхъ и гербовыхъ пошлинъ, то уплату оныхъ принять на счетъ Морскаго вѣдомства.

2) Выдать Капитанъ-Лейтенанту Колокольцову 15 т. ф. ст. для производства Митчелю перваго контрактнаго платежа, по полученіи отъ него въ Англіи залога, коимъ настоящая операція должна быть обезпечена, и уплатить всѣ расходы, сопряженные съ поѣздкою сюда г. Митчеля.

3) Поручить Капитанъ-Лейтенанту Колокольцову произвести за границею заказъ *мастерской*, *машинъ*, *станковъ* и *прочихъ приспособленій*, признанныхъ необходимыми для постройки баттареи и вообще для водворенія у насъ желѣзнаго судостроенія, за исключеніемъ тѣхъ предметовъ, кои окажется возможнымъ употребить изъ портоваго наличія, или пріобрѣсти въ Россіи.

4) Для безостановочной постройки баттареи, работы по устройству элинга, фундаментовъ и всѣхъ прочихъ приспособленій предоставить Кораблестроительному Департаменту произвести тѣмъ способомъ, какой для сего имъ будетъ признанъ болѣе удобнымъ, съ тѣмъ, чтобы обо всѣхъ измѣненіяхъ въ первоначальныхъ предположеніяхъ и о произведенныхъ, вслѣдствіе того, дополнительныхъ расходахъ, Департаментъ представлялъ на утвержденіе Адмиралтействъ-Совѣта.

5) Разрѣшить, по новости и спеціальности настоящаго предпріятія, употребленіе особой отчетности, предоставивъ Кораблестроительному Департаменту дать для веденія счетовъ такія формы, которыя соотвѣтствовали бы работамъ этого рода и

дали бы возможность, съ окончаніемъ постройки баттареи, вывести точную стоимость оной.

Во исполненіе таковаго Высочайшаго повелѣнія, въ день воспослѣдованія онаго, т. е. 19 Марта, заключенъ съ г. Митчелемъ контрактъ на построеніе баттареи «Не тронь меня», на вышеизъясненныхъ условіяхъ, съ тѣми лишь измѣненіями противу спесификаціи, которыя окажутся необходимыми при назначеніи на настоящую баттарею механизма инаго устройства, противу механизма баттареи «**Первенецъ**», спесификація которой, какъ сказано выше, послужила образцемъ для спесификаціи баттареи «**Не тронь меня**».

Въ контрактъ вошли, между прочимъ, слѣдующія условія: 1) Правительство будетъ имѣть право употребить въ постройку баттареи часть русскаго желѣза, съ тѣмъ, что превышеніе стоимости его противу англійскаго, подлежавшаго къ доставкѣ отъ *Митчеля*, будетъ принято на счетъ казны; 2) все подлежащее къ поставкѣ отъ Митчеля для баттареи желѣзо, а также и броня, должно быть предварительно доставляемо на заводъ Митчеля, для осмотра, пробы, браковки или одобренія со стороны лицъ, назначенныхъ отъ Морскаго Вѣдомства; 3) Морскому Вѣдомству предоставляется право имѣть при постройкѣ баттареи своихъ инженеровъ и мастеровыхъ, для предоставленія имъ возможности изучать искусство сооруженія подобныхъ судовъ и всѣ сопряженныя съ таковыми сооруженіями работы; 4) въ обезпеченіе какъ исправнаго выполненія обязательства, такъ и перваго контрактнаго платежа, подлежавшаго къ выдачѣ по заключеніи контракта, въ количествѣ 15 т. ф. стерл., г. Митчель представитъ залогъ въ 25 т. фунт. стерл.

Размѣренія баттареи слѣдующія:

Наибольшая длина	220 ф.
Длина по палубѣ	192 —
Наибольшая ширина	53 —
Глубина интрюма отъ верхней кромки киля до верхней палубы, отъ 26 ф. до.	27 —

Съ тою же цѣлію, съ которою были изданы спесификація и чертежи желѣзной плавучей батареи «**Первенецъ**» (отчетъ Департамента за 1861 г. стр. 366), а именно: для ознакомле-

нія нашихъ инженеровъ и частныхъ судостроителей съ условіями постройки военныхъ желѣзныхъ броненосныхъ судовъ, напечатаны также контрактъ и спесификація на построеніе баттареи «**Не тронь меня**» и разосланы къ техникамъ и спеціалистамъ Морскаго Вѣдомства.

Къ контракту приложена составленная по указанію г. Митчеля вѣдомость тѣхъ приспособленій, кои, по совѣщанію съ нимъ, признано было необходимымъ устроить на Галерномъ островкѣ, какъ мѣстѣ, избранномъ для постройки въ Петербургѣ желѣзныхъ судовъ вообще, при чемъ обозначено было: что̀ именно должно быть заказано въ Англіи и у кого, и что представлялось возможнымъ изготовить въ Россіи по высланнымъ изъ Англіи чертежамъ и образцамъ и что, наконецъ, можетъ быть употреблено изъ портоваго наличія.

Стоимость предметовъ, подлежавшихъ заказу въ Англіи, выведена была въ 9961 ф. стерл. 10 шил., не считая устройства здѣсь для нихъ фундаментовъ.

При этомъ г. Митчель обязался имѣть надзоръ за установкою механизмовъ и другихъ приспособленій на мѣста, отвѣтствовать за удовлетворительность таковой установки и во все время постройки баттареи не требовать устройства никакихъ другихъ приспособленій, кромѣ показанныхъ въ упомянутой вѣдомости.

Завѣдываніе Галернымъ островкомъ, общее распоряженіе работами по возведенію на ономъ всѣхъ сооруженій для желѣзнаго судостроенія и веденіе отчетности возложены на Помощника Капитана надъ С.-Петербургскимъ портомъ, Капитана 1-го ранга *Гагмана*. Наблюденіе же за работами по постройкѣ баттареи, сооруженію элинга и устройству приспособленій, поручено Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Капитану *Иващенко*, а въ помощь ему назначены Корабельный Инженеръ Поручикъ *Соболевъ* и младшій механикъ С.-Петербургскаго порта Прапорщикъ *Бушъ*; со стороны же Строительнаго Управленія назначенъ Инженеръ Штабсъ-Капитанъ *Васильевъ*.

Капитану Иващенко поручено было, во время пребыванія его въ Англіи, составить, вмѣстѣ съ г. Митчелемъ и Капитанъ-Лейтенантомъ Колокольцовымъ, детальные чертежи какъ самой баттареи, такъ равно элинга, машинъ, станковъ и всѣхъ прочихъ приспособленій.

Относительно отчетности по этой операціи, Департаментъ предложилъ, при производствѣ работъ, съ самаго начала оныхъ, принять тѣ правила и формы матеріальной отчетности, которыя составлены Вице-Директоромъ Департамента Капитаномъ 1-го ранга Жандромъ и нынѣ вводятся въ портахъ и на заводахъ Морскаго Вѣдомства, какъ объ этомъ сказано ниже, въ X отдѣлѣ настоящаго отчета.

Заказъ желѣзной мастерской, машинъ, станковъ и всѣхъ прочихъ приспособленій, предназначенныхъ къ выпискѣ изъ-за границы, порученъ былъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія о постройкѣ баттареи, Капитанъ-Лейтенанту Колокольцову, который и былъ снабженъ на сей предметъ особою инструкціею. Равномѣрно на него же, Колокольцова, возложенъ надзоръ за изготовленіемъ Митчелемъ желѣза для баттареи, а также освидѣтельствованіе, браковка и за тѣмъ пріемъ этого желѣза, при содѣйствіи нашихъ инженерныхъ офицеровъ и мастеровыхъ, находящихся въ Англіи при постройкѣ баттареи **«Первенецъ»** и изготовленіи для нея механизма. А какъ исполненіе сихъ обязанностей Колокольцовымъ кромѣ другихъ, возлагаемыхъ на него, по званію агента Морскаго Министерства, потребуетъ съ его стороны особыхъ расходовъ на разъѣзды, а также неминуемо увеличитъ его переписку, которая безъ помощи переписчика, какъ это было до сихъ поръ, неизбѣжно отвлекала бы его отъ исполненія самаго дѣла, то признано было необходимымъ: 1) дозволить ему нанять для себя и вмѣстѣ для Капитана 1-го ранга Шварца, на котораго возложены такого же рода порученія по постройкѣ баттареи **Первенецъ**, пріисканнаго имъ въ С.-Петербургѣ переписчика, на все время постройки обѣихъ баттарей, съ платою ему жалованья по 150 ф. ст. въ годъ, и 25 ф. на переѣздъ отсюда въ Англію и столько же на обратный путь, по окончаніи срока службы, и, кромѣ того, по 50 ф. ст. въ годъ на наемъ помѣщенія для его занятій; и 2) назначить ему, Колокольцову, для покрытія расходовъ по исполненію вышеупомянутыхъ обязанностей, пособіе, по 275 ф. стерл. въ годъ, на все время постройки баттареи (журн. Адм. Сов. 18 Апр. ст. 22.485).

Къ приготовительнымъ работамъ на Галерномъ Островкѣ приступлено тотчасъ по оттаяніи земли, въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ, а по полученіи, 2-го іюня, изъ за границы, детальныхъ чертежей

сооруженій и устройствъ, составлены были окончательные проэкты онымъ и рабочія смѣты, по утвержденіи коихъ начаты работы по сооруженію фундаментовъ, а по мѣрѣ полученія изъ заграницы заказанныхъ тамъ предметовъ, съ начала Августа, приступлено къ устройству самыхъ приспособленій, сооруженіе коихъ къ началу 1863 года было доведено до такой степени готовности, что 15-го Января 1863 года приступлено было къ работамъ по постройкѣ самой баттареи, для чего уже выслано достаточное количество матеріаловъ, прибылъ г. Митчель и съ нимъ *четырнадцать* указателей (foremen): инженеръ же (г. Грей) присланъ былъ г. Митчелемъ еще въ Сентябрѣ мѣсяцѣ.

На уплату собственно за постройку баттареи, выслано въ Англію Капитанъ-Лейтенанту Колокольцову векселей на сумму 30.700 ф. ст., за которые уплачено Государственному Банку 215.849 р. 18½ к.

Каменный уголь, необходимый для производства работъ по постройкѣ баттареи, заготовленъ, чрезъ посредство Коммисаріатскаго Департамента, въ количествѣ: *крупнаго*—40 т. и *мелкаго* 50 т. пуд., съ уплатою за оный 10.885 р.

Принимая во вниманіе, что, при отдачѣ постройки баттареи г. Митчелю, имѣлось также въ виду предоставлять участіе въ этой постройкѣ, по возможности, нашимъ частнымъ желѣзодѣлательнымъ и механическимъ заводамъ, дабы ознакомить ихъ съ условіями работъ этого рода, Департаментъ предложилъ г. Митчелю употребить въ постройку баттареи нѣкоторую часть русскаго желѣза, на что г. Митчель согласился, съ тѣмъ, чтобы на первое время количество русскаго желѣза было ограничено 192 тонами, данныхъ имъ размѣровъ и вѣса, на кв. футъ, и чтобы, согласно съ контрактомъ, съ него удержана была за русское корабельное желѣзо, которое дороже англійскаго, стоимость сего послѣдняго въ Англіи, а именно по 11 ф. ст. за тонъ, а что сверхъ сего,—было принято на счетъ казны.

Вслѣдствіе сего, изготовленіе сказаннаго желѣза, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 18 Апрѣля, ст. 22.485), предоставлено заводчику Берду, въ количествѣ 836 листовъ, вѣсомъ до 12 т. пудъ, по оставшейся за нимъ на торгахъ цѣнѣ, по 3 р. 15 к. за пудъ, на сумму до 37.800 руб., съ выдачею въ задатокъ половины этой суммы.

При этомъ слѣдуетъ упомянуть, что, изъ числа первоначально изготовленныхъ г. Бердомъ и предъявленныхъ къ сдачѣ 112 листовъ, нѣкоторые, по освидѣтельствованіи и испытаніи, оказались несоотвѣтствовавшими контрактнымъ условіямъ, а потому предложено было замѣнить ихъ другими.

Всего по операціи постройки баттареи «**Не тронь меня**» и сооруженію необходимыхъ для сего приспособленій на Галерномъ Островкѣ, какъ мѣстѣ, избранномъ для постройки желѣзныхъ судовъ, въ 1862 г. израсходовано 437.645 р. $16^3/_4$ к.; обстоятельства же, сопровождавшія возведеніе на Галерномъ Островкѣ различныхъ сооруженій, по случаю избранія этого островка мѣстомъ для постройки желѣзныхъ судовъ, изложены ниже, въ VI Отдѣлѣ, въ статьѣ: С.-Петербургскій Портъ, Галерный Островокъ.

О всѣхъ своимъ распоряженіяхъ по этой операціи Департаментъ представлялъ Адмиралтействъ-Совѣту, которымъ они утверждены по журн. 8 Апрѣля, 3 и 31 Октября, ст. 22.485, 22.748 и 22.778.

2) **Желѣзный водозатворный батопортъ**, для каменнаго элинга въ Новомъ-Адмиралтействѣ С.-Петербургскаго порта.

Этотъ батопортъ построенъ вмѣсто существовавшаго болѣе 20-ти лѣтъ деревяннаго батопорта и разобраннаго по его неблагонадежности къ дальнѣйшей службѣ.

По смѣтѣ на построеніе новаго деревяннаго батопорта требовалось 31.820 руб.

По значительности этой суммы и въ виду того, что, при всей продолжительности службы такого рода построекъ изъ дерева, онѣ требуютъ частаго ремонта, признано было болѣе выгоднымъ для казны построить батопортъ изъ желѣза.

Работа эта не могла быть исполнена на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, по невозможности провести батопортъ по р. Ижорѣ, вслѣдствіе малой ея глубины (до 5 футъ). Посему Департаментъ, предложивъ Корабельному Инженеру Подполковнику *Окуневу* составить чертежъ, спесификацію и смѣтное исчисленіе на построеніе батопорта и наставленіе объ его установкѣ на мѣсто, приглашалъ здѣшнихъ заводчиковъ *Берда*, *Карра и Макферсона*, *Семянникова* и *Полетику* и Генералъ-Адъютанта *Огарева* принять на себя эту постройку.

Заводъ Берда, по значительности принятыхъ уже имъ заказовъ, отказался взять на себя постройку батопорта; заводчики *Карръ* и *Макферсонъ* объявили цѣну 48.754 р., а остальные два завода отзывовъ не доставили.

Кромѣ того, агентъ Бельгійскаго общества Кокериль г. *Садуанъ* предложилъ построить батопортъ на заводѣ общества, по доставленному имъ чертежу и проэкту, со сдачею въ Кронштадтѣ, въ собранномъ видѣ, за 200-т. франковъ (около 50-т. р).

По проэкту г. Окунева, стоимость батопорта составляла 56.916 р.; представленные имъ чертежи и спесификація были разсмотрѣны и исправлены Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ, который въ то же время отозвался, что проэктъ Садуаня не удовлетворяетъ настоящей цѣли.

Посему постройка батопорта, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 31 января, ст. 22.385), отдана заводчикамъ *Карру и Макферсону*, за объявленную ими цѣну, на что и заключенъ былъ съ ними контрактъ 19 Марта, съ обязательствомъ окончить постройку батопорта и сдать его въ казну, по приспособленіи къ мѣсту назначенія, освидѣтельствованіи и испытаніи, чрезъ *шесть* мѣсяцевъ, со дня заключенія контракта, съ уплатою, въ противномъ случаѣ, неустойки, по 25 р. за каждый просроченный день.

Размѣренія батопорта:

Длина по верхней палубѣ . . .	63 ф. 4 д.
Вышина отъ верхней кромки киля при срединѣ до верхней палубы	23 — » —
Наибольшая ширина	22 — » —

Наблюденіе за постройкою батопорта возложено было на Корабельнаго Инженера Подпоручика *Прохорова*, которому также поручено было, по соглашенію съ особо назначеннымъ для сего отъ Строительнаго Управленія Морскаго Министерства Инженеръ-Капитаномъ *Власовымъ*, назначить заводчикамъ самый вѣрный обводъ штевней и киля батопорта, соотвѣтствующій обводамъ приспособленій, сдѣланныхъ въ элингѣ для батопорта.

Батопортъ спущенъ на воду 1-го Сентября; по спускѣ углу-

бился, имѣя въ себѣ 1.500 пуд. баласта, на 11 футъ; течи и перелому не оказалось.

По объявленіи заводчиками, что батопортъ готовъ къ установкѣ на мѣсто, Департаментомъ, 7 Сентября, сдѣлано было распоряженіе объ освидѣтельствованіи и испытаніи батопорта особою Коммиссіею, съ участіемъ командированнаго для сего Члена Кораблестроительнаго Техническаго Комитета; но испытаніе не могло быть окончено своевременно по причинамъ, зависѣвшимъ отъ порта, а не отъ неисправности заводчиковъ. Посему Департаментъ, разрѣшивъ принять батопортъ къ порту, *для сбереженія, на зимнее время*, съ тѣмъ, чтобы окончательное испытаніе его было произведено весною 1863 г., призналъ справедливымъ, согласно съ ходатайствомъ заводчиковъ, сдѣлать съ ними окончательный разсчетъ, уплативъ имъ контрактную сумму сполна и удержавъ, впредь до окончательнаго пріема батопорта въ казну, залогъ на $^1/_{10}$ часть подрядной суммы, взялъ съ заводчиковъ подписку, что если батопортъ, при окончательномъ испытаніи, окажется неудовлетворительнымъ, то они обязываются отвѣчать предъ казною всѣмъ своимъ имуществомъ, что и утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 16 Января 1863 г. ст. 22.874.

3) **Желѣзный водозатворный батопортъ,** для южнаго дока Петра I-го, въ Кронштадтѣ.

По признанной необходимости замѣнить деревянный батопортъ въ сказанномъ докѣ *желѣзнымъ*, г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ приказалъ построить батопортъ изъ желѣза, съ тѣмъ, чтобы онъ могъ запирать и усть-каналъ.

По проэкту, составленному на постройку таковаго батопорта Корабельнымъ Инженеромъ Подполковникомъ *Окуневымъ* и разсмотрѣнному Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ, исчислено было 88.470 р.; изъ здѣшнихъ же частныхъ заводчиковъ, Карръ и Макферсонъ принимали постройку батопорта за 70.500 р., а *Семянниковъ* и *Полетика*—за 70.000 р. Сія послѣдняя цѣна признана была выгодною для казны, а потому, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 31 Января 1862 г. ст. 22.385), постройка батопорта отдана заводчикамъ *Семянникову* и *Полетикѣ*, съ обязательствомъ окончить батопортъ и сдать въ казну, по приспособленіи его къ мѣсту назначенія, освидѣтельствованіи и испытаніи, чрезъ 7 мѣсяцевъ со дня

заключенія контракта, т. е. не позже 20 Октября, съ уплатою, въ противномъ случаѣ, неустойки, по 35 руб. за каждый просроченный день.

Размѣренія батопорта:

Длина по верхней палубѣ .	76 ф. 2 д.
Высота до нижней кромки планшира.	36 — 8 —
Наибольшая ширина. . .	32 — » —

Наблюденіе за постройкою батопорта поручено было Корабельному Инженеру Штабсъ-Капитану *Александрову*, спеціально изучавшему въ Англіи желѣзное судостроеніе; соглашеніе же корабельныхъ инженеровъ и инженеровъ морской строительной части, между собою, относительно полученія самыхъ вѣрныхъ обводовъ киля и штевней батопорта, Строительнымъ Управленіемъ возложено было на Начальника Строительной части Кронштадтскаго порта Инженеръ Подполковника *Эйлера*.

22 Сентября заводчики объявили, что постройка батопорта приводится къ окончанію и что его предполагается спустить на воду 7 Октября.

Принявъ во вниманіе, что, по позднему времени года, окраска батопорта, за три раза, внутри и снаружи, не могла быть произведена удовлетворительно, а, между тѣмъ, до весны 1863 г. Кронштадтскій портъ не имѣетъ настоятельной надобности въ этомъ батопортѣ, Департаментъ предложилъ заводчикамъ оставить батопортъ на стапелѣ, съ тѣмъ, чтобы онъ былъ окрашенъ, спущенъ на воду и доставленъ въ Кронштадтъ весною 1863 года.

По двукратномъ освидѣтельствованіи батопорта Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ найдено, что батопортъ, какъ по корпусу, такъ и по внутреннему устройству, **совершенно оконченъ, согласно съ контрактомъ и спесификаціею;** что всѣ приспособленія къ спуску батопорта приготовлены, и что, для предохраненія батопорта отъ ржавчины, необходимо его окрасить внутри и снаружи одинъ разъ, что и было исполнено, послѣ перваго освидѣтельствованія батопорта въ Октябрѣ мѣсяцѣ.

Вслѣдствіе сего и ходатайства заводчиковъ о выдачѣ имъ послѣдняго платежа, съ удержаніемъ залоговъ, Департаментъ, взявъ подписку съ нихъ въ томъ, что если имъ будетъ выданъ сей платежъ, а батопортъ при испытаніи не будетъ удовлетворять контрактнымъ условіямъ, они обязываются отвѣчать предъ казною всѣмъ своимъ имуществомъ, — представилъ упомянутое ходатайство на разрѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта (*).

Въ 1862 году по постройкѣ батопорта уплачено:

Въ задатокъ	35.000 р.
Два платежа. . . .	23.333 — 33 к.
Итого . .	58.333 — 33 —
Остается выдать. . .	11.666 — 67 —

4) **Два желѣзныхъ судна, для плавучихъ маяковъ: Кальбодегрунскаго и Ревельстейндскаго.**

Постройка этихъ судовъ **изъ желѣза,** во всемъ согласно съ построеннымъ въ Англіи, въ 1858 году, желѣзнымъ маячнымъ судномъ для Домеснесскаго рифа, предпринята вслѣдствіе одобренныхъ г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ: ходатайства Директора маяковъ и лоціи Балтійскаго моря и заключенія Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, для замѣны деревянныхъ судовъ упомянутыхъ двухъ маяковъ, оказывающихся неблагонадежными къ дальнѣйшей службѣ, въ томъ вниманіи, что такого рода суда, по важности своего назначенія, должны строиться изъ наиболѣе прочнаго матеріала, и что употребленные при этомъ расходы окупятся продолжительною службою этихъ судовъ и незначительностію издержекъ на ремонтированіе оныхъ, въ сравненіи съ деревянными.

Постройку этихъ судовъ назначено было произвести съ подряда. Посему сдѣланы были вызовы желающихъ принять на себя постройку сихъ судовъ, *съ рангоутомъ, якорями, гребными судами, полнымъ вооруженіемъ, походными припасами, матеріалами* и *всѣми принадлежностями*, кромѣ освѣтительнаго аппарата.

(*) Утверждено Адмиралт.-Совѣтомъ, по журналу 16 Января 1863 года, ст. 22.874.

Ни въ день торга, ни на переторжку никого желающихъ торговаться изустно не явилось; запечатанныя же объявленія были поданы отъ *пяти* лицъ (*), изъ коихъ цѣна, объявленная владѣльцами Невскаго Механическаго завода *Семянниковымъ* и *Полетикою*, за постройку обоихъ маяковъ, въ полномъ составѣ, со всѣми принадлежностями по вооруженію и такелажу, 74.900 руб., оказалась низшею противу цѣнъ прочихъ лицъ и была признана для казны выгодною, такъ какъ за вышеупомянутое желѣзное судно для плавучаго маяка Домеснесскаго рифа, приведенное въ Кронштадтъ подъ *фальшивымъ вооруженіемъ*, заплачено было, кромѣ стоимости освѣтительнаго аппарата (3.707 р. с.)—36.585 р. с.

Контрактъ съ заводчиками заключенъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 17 Октября 1862 г., ст. 22.767) 23 Ноября 1862 г., съ выдачею въ задатокъ 18.990 р. с., при чемъ контрагенты обязались окончить суда и сдать ихъ въ казну, въ Кронштадтѣ, чрезъ 10 мѣсяцевъ со дня заключенія контракта, съ уплатою, въ случаѣ просрочки, неустойки, по 25 руб. сер. за каждый просроченный день.

Наблюденіе за постройкою означенныхъ судовъ поручено упомянутому выше Штабсъ-Капитану *Александрову*; временно же оно исполнялось Инженеръ-Подпоручикомъ *Самойловымъ*. Маячные фонари для этихъ судовъ предполагается изготовить на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, а освѣтительные приборы—въ мастерскихъ Дирекціи маяковъ и лоціи Балтійскаго моря.

Размѣренія судовъ:

Длина.	91 ф.
Ширина	21 —
Глубина	12 —
Грузъ въ тонахъ	183 $^{85}/_{94}$

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

А. СУДА, ОКОНЧАТЕЛЬНО ОТДѢЛАННЫЯ ВЪ 1862 ГОДУ.

1) 51 пушечный фрегатъ «Дмитрій Донской».

Фрегатъ выведенъ изъ дока 16 Іюня 1862 г. и 20 Октября отправился въ заграничное плаваніе.

(*) Шиповыхъ, Верда, Крейтона, Карра и Макферсона и Семянникова и Полетики.

Свѣдѣнія о размѣреніяхъ фрегата, о его механизмѣ и объ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ какъ постройку корпуса фрегата, такъ и изготовленіе механизма, изложены въ отчетахъ Департамента за 1860 г. (стр. 22) и 1861 (стр. 4).

Поврежденія, замѣченныя въ машинномъ фундаментѣ по спускѣ фрегата на воду, были исправлены въ Кронштадтѣ средствами порта, на что исчислено было, по смѣтѣ, матеріаловъ и мастеровыхъ на 4.392 р. 97 к.

Кромѣ того, вслѣдствіе назначенія фрегата въ плаваніе съ гардемаринами и кондукторами, произведены были, сообразно этому назначенію, нѣкоторыя незначительныя передѣлки во внутреннемъ расположеніи фрегата, съ добавленіемъ необходимой мебели для каютъ, по разсчету на 126 человѣкъ.

Собственно въ 1862 году за постройку корпуса фрегата подрячику уплачено 36.297 р. 11¾ к. и, сверхъ того, отпущены отъ казны *лѣса* (на 2933 р. 77¼ к.) и *каютные приборы* (на 769 р. 11 к.), въ счетъ кантрактной платы.

По сей постройкѣ окончательный разсчетъ составленъ; подрядчикъ остался имъ доволенъ, но предполагаетъ просить объ уплатѣ ему денегъ, удержанныхъ за устройство спусковыхъ полозьевъ (*) (отчетъ Департамента за 1861 г. стр. 10.)

Окончательная стоимость фрегата будетъ опредѣлена по полученіи сравнительнаго со смѣтою счета.

Стоимость корпуса фрегата по *первоначальной смѣтѣ* выведена была въ 596.243 р. 88¼ к.; но какъ фрегатъ строился по чертежу фрегата «**Александръ Невскій**», а стоимость сего фрегата, по первоначальной смѣтѣ, опредѣлена только въ 573.332 р. 67 к., то сія послѣдняя сумма принята въ разсчетъ и для вознагражденія инженеровъ, участвовавшихъ въ постройкѣ фрегата «**Дмитрій Донской**», согласно съ Высочайше утвержденнымъ на сей предметъ положеніемъ, поставляющимъ въ обязанность, какъ это уже объяснено выше, въ статьѣ о фрегатѣ «**Петропавловскъ**», для уравненія вознагражденія за постройку новыхъ судовъ, не принимать въ разсчетъ тѣхъ причинъ, кои увеличиваютъ стоимость судовъ, но не зависятъ отъ усердія и достоинствъ строителей. Посему Адмиралтействъ-Совѣтъ, жур-

(*) По фрегатамъ: «Дмитрій-Донской» 1099 р. 49 к. и «Александръ-Невскій» 933 р. 67 к., всего—2033 р. 16 к.

наломъ 18 Апрѣля 1862 г. ст. 22.486, положилъ: 1) лицамъ, находившимся при строеніи фрегата «**Дмитрій Донской**», со дня утвержденія новаго положенія о вознагражденіи корабельныхъ инженеровъ, т. е. съ 14 Марта 1860 г., по день спуска фрегата на воду, назначить 4992 р. 19 к., т. е. 2% со стоимости работъ, произведенныхъ въ это время, и составляющей 249.609 р. 57 к.; 2) по окончаніи постройки фрегата и по представленіи сравнительныхъ со смѣтою счетовъ, выдать 2% съ $^1/_6$ части стоимости фрегата «Александръ Невскій», принятой, въ настоящемъ случаѣ и для фрегата «Дмитрій Донской» и составляющей 95.555 р. $44^1/_2$ к., каковые % составятъ сумму—1911 р. 11 к.; 3) за смертію строителя Капитана Тиринштейна, наградныя деньги, за время постройки фрегата, съ 14 Марта 1860 г. по день спуска фрегата на воду, отпустить въ распоряженіе Инспектора Кораблестроительныхъ работъ С.-Петербургскаго порта, съ тѣмъ, чтобы онъ, по безпристрастной оцѣнкѣ трудовъ каждаго лица, распредѣлилъ эту сумму, съ утвержденія Капитана надъ портомъ, и доставилъ въ Департаментъ отчетъ объ этомъ; въ выдачѣ же денегъ, причитавшихся самому строителю, поступлено было на основаніи законовъ; и 4) по изготовленіи фрегата къ плаванію, наградныя деньги за послѣднюю *шестую* часть выдать въ распоряженіе Полковника *Шаумбурга*, подъ руководствомъ коего производилась окончательная отдѣлка фрегата.

Установка механизма на фрегатѣ окончена 9 Августа, и, по изготовленіи фрегата къ плаванію, онъ, 24 Сентября, былъ испытанъ подъ парами Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ, при участіи Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота.

При пробѣ фрегатъ обстоялъ въ грузу: ахтеръ-штевнемъ 24 ф. 3 д., форъ-штевнемъ 21 ф. $4^1/_2$ д.; наибольшее число оборотовъ машины, при давленіи пара отъ 15 до 20 фунт. и пустотѣ холодильника—отъ $23^1/_2$ до $25^1/_2$ д., было отъ 49 до 50 въ минуту; индикаторная сила—2535; средній ходъ 10.472 узловъ, въ часъ.

Въ слѣдствіе сего признано, что механизмъ **вполнѣ удовлетворяетъ контрактнымъ условіямъ** и что машина и котлы дѣйствовали **удовлетворительно**.

На семъ основаніи, механизмъ окончательно принятъ въ казну,

согласно съ контрактомъ и спесификаціею, съ тѣмъ лишь отступленіемъ, что, вмѣсто двухъ гребныхъ винтовъ: *постояннаго* и *запаснаго*, *разборнаго*, по предложенію Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота и по тѣмъ соображеніямъ, кои изложены выше, въ статьѣ о механизмѣ фрегата «Петропавловскъ», признано возможнымъ ограничиться *однимъ разборнымъ винтомъ*, *съ запасною къ оному лопастью*, и съ уменьшеніемъ вслѣдствіе того контрактной цѣны на—4430 р. А какъ на нѣкоторыя части топокъ употреблено заводчикомъ *русское желѣзо*, вмѣсто *ломурскаго*, то изъ контрактной платы, кромѣ суммы за отмѣну винта, удержана также разность стоимости обоихъ сортовъ желѣза, составляющая 300 р., и за тѣмъ полная стоимость механизма казнѣ составляетъ 412.995 руб. 66 к.

До 1862 г. за этотъ механизмъ уплачено 311.078 р. 12½ к., а собственно въ 1862 г. остальные—100.694 р. 65½ к., за удержаніемъ въ штрафъ по неизготовленію механизма къ сроку—1222 р. 22 коп.

Окончательный разсчетъ съ заводчикомъ составленъ, но какъ онъ ходатайствуетъ о сложеніи означеннаго штрафа, то обстоятельство это представлено на разрѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта.

За исправное дѣйствіе механизма отвѣтственность остается на заводчикѣ въ теченіе 2 лѣтъ, въ обезпеченіе чего имѣется залогъ, равный $^1/_{10}$ части стоимости механизма.

2) **7 пуш. клипера «Алмазъ» и «Жемчугъ».**

Клипера выведены изъ дока 12-го Іюня и отправлены въ заграничное плаваніе: *первый*—21, а *послѣдній*—27 Октября.

Вслѣдствіе измѣненій, сдѣланныхъ въ клиперахъ, по предположенію Свиты Его Величества Контръ-Адмирала Попова, одобренному Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, оказалось нужнымъ: *во-первыхъ*, сдѣлать желѣзные бимсы, съ карленгсами, не только надъ котлами, какъ положено было по спесификаціи, но и надъ жилою палубою, а также желѣзную настилку надъ котлами, чего вовсе не полагалось по спесификаціи; и, *во-вторыхъ*, исполнить тѣ передѣлки, о которыхъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1861 г. на стр. 15.

Устройство желѣзныхъ бимсовъ и желѣзной настилки надъ котлами исполнено Кронштадтскимъ Пароходнымъ заводомъ, а

передѣлки *подрядчикомъ*, изъ его лѣсовъ, матеріаловъ и его же мастеровыми, за что ему уплачено 3000 р., за оба клипера, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 23 Мая 1862 г. ст. 22.545).

Собственно въ 1862 г. по этой постройкѣ, въ счетъ контрактной платы, выдано—57.796 р. 78½ к. и удержаны деньги, слѣдовавшія съ подрядчика за отпущеные ему отъ казны матеріалы.

Окончательный расчетъ по постройкѣ клиперовъ составленъ и простирается, со сверхсмѣтными работами, на сумму—474.721 р. 30 к.; всѣ деньги, причитавшіяся подрядчику по сему расчету выданы. Подрядчикъ остался доволенъ расчетомъ, кромѣ статьи о вычетѣ съ него 939 р. 99 коп. за стапель-блоки и того обстоятельства, что онъ не имѣлъ отъ порта полнаго числа указателей, которое слѣдовало по контракту.

Г. Кудрявцевъ словесно объявилъ, что онъ полагаетъ ходатайствовать о принятіи этихъ претензій во вниманіе, при составленіи окончательнаго расчета по постройкѣ фрегата «Александръ Невскій».

Полная стоимость корпуса клиперовъ будетъ опредѣлена по полученіи сравнительныхъ со смѣтою счетовъ.

О механизмахъ для клиперовъ (отч. Департ. за 1861 г. стр. 18).

По установкѣ механизмовъ въ клипера, они были испытаны подъ парами:

«**Алмазъ**»—14 августа, при самой неблагопріятной для производства пробы погодѣ. Не смотря на это, клиперъ, идя противъ вѣтра, при углубленіи форштевнемъ 11 ф. 6 д. и ахтеръ-штевнемъ 15 ф. 6 д., сдѣлалъ 10 узловъ въ часъ, а по вѣтру 13¼ узловъ, или среднимъ числомъ 11,615 узловъ въ часъ; машина дѣйствовала **удовлетворительно**, паропроизводительность была **достаточная**, число оборотовъ отъ 80 до 89 въ минуту, давленіе пара на квадр. дюймъ предохранительнаго золотника 20 ф., пустота холодильниковъ 25½ д., индикаторная сила машины—1453, т. е. въ 4 раза болѣе нарицательной.

«**Жемчугъ**»—20 августа, при обстоятельствахъ болѣе благопріятныхъ. Машина дѣйствовала **совершенно удовлетворительно**, паропроизводительность была **достаточная**. При углубленіи форштевнемъ 12 ф., а ахтеръ-штевнемъ 15 ф. 3 д.,

средній ходъ клипера былъ 11,96 узловъ въ часъ, машина дѣлала отъ 83 до 85 оборотовъ въ минуту, при давленіи пара въ 20 ф. на кв. дюймъ предохранительнаго золотника и при пустотѣ холодильниковъ $25^{3}/_{4}$ д., индикаторная сила—1438.

По этимъ результатамъ пробы, какъ корпуса клиперовъ, такъ и ихъ механизмы, признаны **вполнѣ удовлетворительными**.

Механизмы приняты въ казну со всѣми принадлежностями, кромѣ незначительнаго числа вещей, всего на сумму до 370 руб., по обоимъ механизмамъ, каковыя вещи назначено сдать на клипера въ Англіи.

Въ дополненіе къ суммѣ (292.538 р. 72 к.), уплаченной за механизмы до 1862 г., собственно въ этомъ году выслано было на сей предметъ въ Англію 27.427 р.

При заказѣ механизмовъ, Генералъ-Адъютантъ Графъ *Путятинъ* призналъ полезнымъ имѣть на клиперахъ, какъ это сдѣлано на этого рода судахъ англійскаго флота, *раскидныя дымовыя трубы*, съ тою цѣлью, чтобы, съ прекращеніемъ паровъ, трубы могли раскидываться вдоль судна, пополамъ.

Убранныя такимъ образомъ трубы, при томъ внутреннемъ расположеніи клиперовъ, которое утверждено было первоначально, находились бы выше палубы на 9 ф. 4 д. Когда же, по предложенію Свиты Его Величества Контръ-Адмирала Попова, измѣнено было внутреннее расположеніе клиперовъ, а равно мѣста люковъ и способъ установки барказовъ, то потребовалось шарниры у трубъ сдѣлать на 3 ф. выше противу первоначально назначеннаго, и, вслѣдствіе того, оказались слѣдующія неудобства для устройства на клиперахъ раскидныхъ трубъ: 1) въ раскинутомъ положеніи онѣ лежали бы такъ высоко, что заднія ихъ половины не дозволяли бы ставить гротъ; 2) утвержденіе переднихъ половинъ въ лежачемъ положеніи было бы очень затруднительно, ибо онѣ висѣли бы надъ барказомъ.

Кромѣ того, самое раскидываніе трубъ, какъ оказалось на опытѣ, требуетъ много времени и людей, ибо для спуска трубъ необходимо заводить штагъ-карнатъ и заносить двое сей-талей, а для вынутія чекъ, соединяющихъ обѣ половины, поднимать на горденяхъ людей; при спускѣ же одной половины трубы, во время килевой качки, очевидно необходимо было бы принимать мѣры, чтобы другая половина не упала сама собою. За

тѣмъ передъ разводкою паровъ, кромѣ неудобнаго подъема обѣихъ половинъ трубъ, потребовалось бы много времени для закладки соединительныхъ чекъ, что подтверждается продолжительностію этой работы (около $^1/_2$ часа) даже при установкѣ трубъ на мѣсто мастеровыми заводчика, не смотря на то, что работа происходила въ гавани; а пока чеки не заложены, нельзя выложить сей-талей, а слѣдовательно и разводить паровъ.

При боковой же качкѣ шарниры у трубъ неизбѣжно ломались бы, а какъ исправленіе ихъ составляетъ довольно трудную работу, то это обстоятельство ставило бы клипера въ весьма непріятное положеніе.

Посему г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, согласно съ ходатайствомъ командировъ клиперовъ и заключеніемъ главнаго командира Кронштадтскаго порта, разрѣшилъ замѣнить означенныя трубы *телескопическими*, по прибытіи клиперовъ въ Англію.

Телескопическія трубы будутъ стоить, съ установкою на мѣсто, до 1060 ф. ст., т. е. до 7,400 р.; раскидныя же трубы будутъ возвращены заводчику съ полученіемъ отъ него по 3 ф. ст. за каждый тонъ.

Кромѣ замѣны раскидныхъ трубъ телескопическими, на клиперахъ «**Алмазъ**» и «**Жемчугъ**» признано полезнымъ, согласно съ ходатайствомъ Контръ-Адмирала Попова, имѣть пароперегрѣвательные аппараты, въ томъ вниманіи, что чрезъ это приспособленіе достигается значительное сбереженіе въ топливѣ, какъ это объяснено уже въ отчетѣ Департ. за 1860 г. на стр. 51.

Таковые аппараты назначено изготовить: для клипера «**Алмазъ**», отправившагося въ Америку,—тамъ; а для клипера «**Жемчугъ**» въ Англіи, на заводѣ Гомфрейса. Послѣдній, сдѣланный изъ мѣди, въ видахъ увеличенія срока его службы, будетъ стоить до 2000 ф. стер.; срокъ же службы желѣзныхъ пароперегрѣвательныхъ аппаратовъ, какъ дознано на опытѣ, составляетъ не болѣе 3 лѣтъ.

Такимъ образомъ стоимость механизма клиперовъ «**Алмазъ**» и «**Жемчугъ**» составитъ до 341.000 р. с. или за каждую силу до 487 р. с.

Свѣдѣнія о плаваніи клиперовъ до Англіи показали, что суда эти, построенныя по совершенно новому чертежу, имѣ-

ютъ нѣкоторые недостатки, могущіе вредить ихъ морскимъ качествамъ.

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, озабочиваясь благополучнымъ плаваніемъ этихъ судовъ, поручилъ Кораблестроительному Техническому Комитету, при участіи Вице-Адмирала Фонъ *Шанца*, Свиты Его Величества Контръ-Адмирала *Шестакова*, и Корабельныхъ Инженеровъ: Генералъ-Маіоровъ *Амосова* и *Дмитріева* и строителя клиперовъ Капитана *Иващенко*, обсудить полученныя отъ командировъ свѣдѣнія и указать мѣры для устраненія замѣченныхъ недостатковъ.

Комитетъ нашелъ: что носовыя половины клиперовъ слишкомъ обременены грузами, а кормовыя сравнительно съ тѣмъ слишкомъ легки; что вообще, тяжести, составляющія грузъ этихъ судовъ, размѣщены не соотвѣтственно ихъ конструкціи, и что общій центръ тяжести клиперовъ, ко вреду ихъ остойчивости, чувствительно возвышенъ несоразмѣрно-тяжелою надводною частію, отчего происходитъ стремительная килевая качка и сильная боковая, когда волненіе бываетъ нѣсколько съ боку.

Посему Комитетъ призналъ необходимымъ сдѣлать нѣкоторыя перемѣны въ устройствахъ клиперовъ и въ размѣщеніи на нихъ грузовъ; каковыя перемѣны подробно обозначены въ журналѣ Комитета 24 Ноября 1862 г., № 651. По приблизительному исчисленію Комитета, работы, сопряженныя съ этими перемѣнами, могутъ стоить до 4500 р. по каждому клиперу.

Г. Управляющій Министерствомъ, утвердивъ предположеніе Комитета, нашелъ нужнымъ, для приведенія сихъ предположеній въ исполненіе, командировать въ Англію Корабельнаго Инженера Штабсъ-Капитана *Коршикова*, на что и послѣдовало Высочайшее соизволеніе.

Г. Коршиковъ отправился въ Англію 27 Ноября.

3) **51 пуш. фрегатъ «Александръ Невскій».**

Свѣдѣнія объ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ постройку фрегата и изготовленіе для него 800 сильнаго механизма, изложены въ отчетахъ Департамента за 1859, 1860 и 1861 г. на стр. 10, 23 и 3.

По окончаніи работъ, которыя слѣдовало произвести на фрегатѣ какъ по корпусу, такъ и по механизму, во время нахожденія фрегата въ докѣ, онъ выведенъ былъ изъ дока 16 Іюля.

Хотя установка механизма была окончена 23 Октября, но какъ фрегатъ не могъ быть выведенъ изъ гавани, по неокончанію нѣкоторыхъ работъ по корпусу и вооруженію, то испытаніе фрегата подъ парами, на мѣрной милѣ, не могло быть произведено въ навигацію 1862 года; разводка же паровъ для пробы механизма на швартовахъ была бы невыгодна для казны, ибо въ такомъ случаѣ пришлось бы разобрать машину на зимнее время и за тѣмъ снова собрать ее весною, что потребовало бы значительныхъ расходовъ, а потому проба фрегата подъ парами отложена до весны 1863 года.

На фрегатѣ «**Александръ Невскій**» также назначено имѣть, по уваженіямъ, изложеннымъ выше, только одинъ винтъ *разборный*, съ запасною лопастью.

Посему за вычетомъ изъ контрактной платы соотвѣтствующей сему измѣненію суммы, а именно 4430 р., стоимость механизма составитъ 413.295 р.

Въ счетъ сей послѣдней суммы заводчику уплачено: до 1862 г.—287.764 р. 25 к., а въ 1862—84.424 р. 87½ к.; всего же 372.189 р. 12½ к.

Наградныя деньги инженерамъ, участвующимъ въ построеніи фрегата, въ 1862 г. выданы за работы, произведенныя по фрегату съ 1 Іюля 1861 г. по день спуска фрегата на воду. Эти работы соотвѣтствовали пятой шестой части полной постройки. А какъ шестая часть стоимости фрегата, по первоначально утвержденной смѣтѣ, составляетъ 95.555 р. 44½ к., то и выдано 2% съ этой суммы, т. е. 1911 р. 10½ к.

4) **53 пуш. фрегатъ «Пересвѣтъ»**.

По производствѣ на фрегатѣ работъ, упомянутыхъ въ отчетѣ Департамента за 1861 г., на страницѣ 50, а также по передѣлкѣ колодца изъ *восьмиграннаго* въ *крестообразный*, и по установкѣ котловъ и нѣкоторыхъ частей механизма,—фрегатъ выведенъ изъ дока 16 Іюня 1862 года.

Прежній руль признано было необходимымъ замѣнить новымъ, съ желѣзнымъ рудершисомъ.

Машина фрегата собрана была на заводѣ къ 27 Іюня и была приведена въ движеніе въ ручную, въ присутствіи Помощника Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота Штабсъ-Капитана Чванова, который, освидѣтельствовавъ ма-

шину и провѣривъ запасныя вещи, нашелъ все исполненнымъ **удовлетворительно.**

Установка же механизма на фрегатъ производилась заводчиками (Карръ и Макферсонъ) медленно. Департаментъ вынужденъ былъ неоднократно напоминать имъ о принятіи мѣръ къ болѣе успѣшному исполненію ими контрактныхъ обязанностей. Особенно замедлилось изготовленіе котловъ, которые были готовы только въ Іюлѣ мѣсяцѣ, что заставило дать заводчикамъ, съ разрѣшенія Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отсрочку на окончательное изготовленіе механизма къ испытанію на мѣрной милѣ до конца Сентября.

Кромѣ того, заводчики дозволили себѣ сдѣлать отступленіе отъ спесификаціи, употребивъ *на трубчатыя доски* и *дымовые ходы* желѣзо, прокатанное у нихъ же на заводѣ, а не ломурское, какъ бы слѣдовало.

Но какъ исправленіе сихъ отступленій потребовало бы много времени, а между тѣмъ Морское вѣдомство не могло допускать дальнѣйшей остановки въ изготовленіи механизма, то эти отступленія, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 5 Января 1862 г. ст. 22.355), оставлены безъ передѣлки, а съ заводчиковъ удержана разность стоимости обоихъ сортовъ желѣза.

30-го Октября произведена была проба фрегата подъ парами Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ, при участіи Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота.

При этомъ найдено, что машина и котлы установлены **весьма хорошо** и дѣйствовали **вполнѣ удовлетворительно**, но съ чувствительнымъ стукомъ винта. Пару было достаточно; машина дѣлала 60 оборотовъ въ минуту, при давленіи пара на кв. дюймъ предохранительнаго золотника 20 фунтовъ, и пустотѣ холодильниковъ отъ $23^1/_2$ до 24 дюйм.; индикаторная сила машины 1741, т. е. въ 4 раза болѣе нарицательной; по контракту же требовалось только въ $3^1/_2$ раза.

Скорость хода не могла быть опредѣлена съ точностію, такъ какъ вѣхи на мѣрной милѣ, по позднему времени, были уже сняты; но она, какъ полагаютъ, доходила до 11 узловъ въ часъ.

Затѣмъ окончательная проба фрегата будетъ произведена съ открытіемъ навигаціи 1863 года.

За изготовленіемъ механизма на заводѣ наблюдали: перво-

начально Инженеръ-Механикъ Подпоручикъ *Титовъ*, а за тѣмъ, по случаю командированія его въ Англію, къ изготовленію механизма для баттареи «**Первенецъ**»,—Подпоручикъ *Семеновъ 2*.

Въ 1862 г. по изготовленію механизма уплачено 59.504 р. 41 к.; за употребленіе же, вмѣсто ломурскаго, другаго желѣза, удержано 900 рублей.

Вмѣсто постояннаго винта, который долженъ быть данъ отъ казны, какъ объяснено въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 30, заводчикамъ предложено было сдѣлать къ слѣдовавшему отъ нихъ разборному запасному винту одну запасную лопасть, за объявленную ими цѣну 4800 р., которую Главный Инженеръ-Механикъ Балтійскаго флота призналъ соотвѣтствующею работѣ.

Такимъ образомъ, полная стоимость машины фрегата «Пересвѣтъ», по обстоятельствамъ, объясненнымъ въ отчетѣ за 1860 г., составитъ 355.272 р. 73 к., или за силу 789 р. 49½ к.

5) **5-пушечный клиперъ «Всадникъ»**.

Въ отчетѣ Департамента за 1861 г. (стр. 68—70) сказано, что въ 1862 году, по неблагонадежности нѣкоторыхъ частей вооруженія клипера, предстояло замѣнить ихъ новыми, *на счетъ верфи*; а также, что, по неудовлетворительности механизма, исправленіе онаго слѣдовало окончить и приготовить судно къ испытанію къ открытію навигаціи 1862 г.

Работы, которыя слѣдовало произвести въ Кронштадтѣ, на счетъ верфи, какъ по вооруженію, такъ и нѣкоторыя маловажныя по корпусу, окончены, кромѣ нѣкоторыхъ мелочей, остающихся неисполненными за непринятіемъ механизма въ казну, какъ объ этомъ сказано ниже.

Означенныя работы оцѣнены приблизительно въ 3 т. руб., которыя и удержаны изъ послѣдняго платежа контрагентамъ, а именно изъ 7.500 р.; о различныхъ же, сверхконтрактныхъ работахъ, произведенныхъ по корпусу клипера самимъ обществомъ Біернеборгской верфи, по требованіямъ: Свиты Его Величества Контръ-Адмирала Попова (отч. Деп. за 1861 г. стр. 69), а также наблюдавшаго за постройкою клипера, капитана *Арцеулова*, и Командира судна, контрагенты представили счетъ и просили уплатить имъ причитающіеся по оному 6.197 р. 27 к.

По истребованіи свѣдѣній по сему предмету отъ Капитана Арцеулова и Командира клипера, и по полученіи заключенія Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, Департаментъ призналъ подлежащими къ уплатѣ обществу только 4.620 руб. 86 к. А потому, составивъ на этомъ основаніи разсчетъ, предъявилъ оный уполномоченному верфи, который отозвался, что верфь считаетъ себя въ правѣ получить всѣ 6.197 р. 27 к., и какъ для разъясненія справедливости таковаго подтвержденія необходимо имѣть объясненіе Капитана *Арцеулова*, то она проситъ отложить окончательное рѣшеніе этого дѣла до возвращенія г. Арцеулова изъ Америки.

Что касается до механизма клипера, то, хотя исправленіе онаго на С.-Петербургскомъ заводѣ Нобеля было окончено въ Февралѣ 1862 года, но установка въ судно, по зимнему времени, была отсрочена, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 26 Апр. ст. 22.496), до 1-го Іюня.

За тѣмъ клиперъ, по неудовлетворительному дѣйствію механизма, былъ испытанъ подъ парами *три* раза, а именно 13-го Іюля, 13 Августа и 28 Сентября.

Послѣ перваго и втораго испытанія заводчики допускаемы были къ исправленію механизма и къ нѣкоторымъ перемѣнамъ въ оном, которыя, по ихъ мнѣнію, могли бы привести къ лучшимъ результатамъ при испытаніи.

Результаты пробъ были слѣдующіе:

	Первой.	Второй.	Третьей (*).
Давленіе пара.	Котлы держали паръ *хорошо*, но не совсѣмъ ровно.	Тоже.	Лучше.
Пустота холодильниковъ.	Неудовлетворительна; отъ 16 до 18 дюймовъ, тогда какъ по контракту слѣдовало: отъ 24 до 27 д.	Неудовлетворительно.	Значительно хуже, а именно отъ 11½ до 15.
Число оборотовъ машины въ минуту.	Отъ 60 до 66; машина ходила хорошо, но не совершенно плавно.	Отъ 60 до 69.	Отъ 64 до 70; по контракту же слѣдовало отъ 70 до 75.

	Первой.	Второй.	Третьей
Скорость хода.	9,057 узловъ въ часъ.	Средняя 8,643 узловъ.	9,3415 узловъ.
Индикаторныхъ силъ.	Не было опредѣлено.	653; по контракту же слѣдовало 900.	Наибольшее 741. Среднее 577.
Перемѣна хода.	Трудно переводилась съ передняго на задній ходъ и обратно.	Съ меньшимъ затрудненіемъ.	Скорѣе.
	При заднемъ ходѣ въ муфтѣ слышался стукъ.		(*) При самой благопріятной погодѣ.

Въ заключеніе найдено, что съ расходомъ топлива и матеріаловъ наравнѣ съ машинами въ 300 силъ, индикаторная сила и ходъ судна равняются только тѣмъ результатамъ, которые получены были бы отъ машины хорошей конструкціи въ 200 нарицательныхъ силъ.

Вслѣдствіе сего Кораблестроительный Технический Комитетъ полагалъ: «что, собственно по техническимъ соображеніямъ, механизмъ этотъ принимать не слѣдовало бы», а Главный Инженеръ-Механикъ отозвался: «что механизмъ не можетъ быть признанъ безопаснымъ и благонадежнымъ для дальнѣйшей службы; что онъ недостаточенъ для клипера и вообще не можетъ быть принятъ въ казну».

Кораблестроительный Департаментъ, имѣя въ виду, какъ затрудненія, въ которыя будутъ поставлены заводчики при отказѣ въ пріемѣ отъ нихъ всего механизма, такъ равно и то обстоятельство, что недостатки механизма должны быть отчасти отнесены къ самой системѣ онаго (Карлзунда), избранной Морскимъ вѣдомствомъ, но оказавшейся несоотвѣтствующею формѣ судна, представлялъ Адмиралтействъ-Совѣту о разрѣшеніи:

1) По неблагонадежности къ службѣ механизма, изготовленнаго для клипера «**Всадникъ**», *принять въ казну*, согласно съ предположеніемъ Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота, только котлы съ принадлежностями, угольные ящики, вспомогательную машину (донку), гребной винтъ, валъ, трубы и краны инжекціи, трюмныя, отливныя и паровыя трубы, ин-

дикаторъ и тому подобныя части механизма (несоставляющія собственно машинъ) съ полными ихъ принадлежностями, запасными предметами и инструментами, и *отказать въ пріемѣ машинъ*, состоящихъ изъ холодильниковъ съ принадлежностями, цилиндровъ съ принадлежностями, воздушныхъ насосовъ и ихъ принадлежностей, колѣнчатаго вала, скользящихъ клапановъ, ручнаго привода для пусканія машинъ въ ходъ и т. д., съ ихъ принадлежностями и запасными вещами, предложивъ заводчикамъ взять эти предметы обратно.

2) Если бы механизмъ былъ изготовленъ вполнѣ благонадежно и своевременно, то заводчики имѣли бы право на полученіе изъ казны двухъ послѣднихъ контрактныхъ платежей, составляющихъ 67.500 руб., и кромѣ того 8.624 р. за сверхконтрактныя работы, а всего *семидесяти шести тысячъ ста двадцати четырехъ* руб.; а потому, удержавъ изъ этой суммы *тысячу сто пятьдесятъ пять* руб. *три съ половиною* коп. за работы, исполненныя на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ, и *сорокъ восемь тысячъ* руб. за непринятыя въ казну машины, выдать имъ остальные *двадцать шесть тысячъ девятьсотъ шестьдесятъ восемь* руб. *девяносто шесть съ половиною* коп., освободивъ ихъ отъ платежа, за просрочку, слѣдовавшей по контракту неустойки, въ размѣрѣ одной шестой части контрактной платы, и отказавъ имъ въ ходатайствѣ объ увеличеніи контрактной суммы по 100 руб. на каждую силу.

и 3) Изготовленіе для клипера «Всадникъ» новыхъ машинъ произвести на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ, по проэкту Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота и по ближайшему усмотрѣнію Главнаго Командира тамошняго порта.

Адмиралтействъ-Совѣтъ нашелъ, что, за многократными отсрочками и всѣми снисхожденіями, которыя, въ настоящемъ дѣлѣ, оказаны были, со стороны казны, подрядчикамъ, сіи послѣдніе, по строгой справедливости, не должны бы были воспользоваться нынѣ никакими дальнѣйшими послабленіями въ исполненіи, относительно ихъ, всѣхъ безъ исключенія контрактныхъ условій, коими казна обезпечила себя отъ убытковъ, могущихъ произойдти для нея отъ неисправности контрагентовъ; и что новое снисхожденіе со стороны казны, на которое они ни-

какого права не имѣютъ, тѣмъ менѣе можетъ быть допущено, что они предварены были, что разрѣшенная имъ отсрочка (до 1-го Іюня 1862 г.) допускалась, какъ послѣднее снисхожденіе, и что если и за симъ они не исполнятъ въ точности всего, что требуется условіями контракта, то Морское вѣдомство откажетъ имъ въ пріемѣ механизма въ казну и безотлагательно приступитъ ко взысканію выданныхъ имъ денегъ и къ заказу новаго механизма на ихъ счетъ.

Принимая же во вниманіе соображенія, изложенныя въ представленіи Департамента, и, въ видѣ особой милости, снисходя къ ходатайству контрагентовъ, дабы не подвергнуть ихъ слишкомъ значительнымъ потерямъ, Совѣтъ призналъ возможнымъ разрѣшить принять отъ нихъ поименованныя въ представленіи Департамента части механизма, на предположенныхъ Департаментомъ основаніяхъ, за исключеніемъ лишь предположенія онаго объ освобожденіи контрагентовъ отъ взысканія 22.500 р., составляющихъ неустойку за просрочку, такъ какъ сложеніе сего взысканія превысило бы ту крайнюю мѣру, въ предѣлахъ которой, въ настоящемъ дѣлѣ, можетъ быть оказано контрагентамъ снисхожденіе, безъ слишкомъ значительнаго ущерба для казны.

Посему Адмиралтействъ-Совѣтъ положилъ: утвердивъ представленіе Департамента въ прочихъ частяхъ, въ сложеніи означенной неустойки отказать (журн. 4 Янв. 1862 г. ст. 22.862).

6) **Флашкоутъ** подъ большой водолазный колоколъ.

Размѣренія флашкоута:

Длина	88 ф.
Ширина	38 —
Углубленіе	3 —

Строился изъ матеріаловъ, негодныхъ для кораблестроенія; обошелся въ 17.270 руб.

7) **Якорная машина.**

Размѣренія оной:

Длина	60 ф.
Ширина	24 —

Углубленіе { форъ-штевнемъ . . . 3 —
ахтеръ-штевнемъ . . . 6 —

Также, какъ и флашкоутъ, строилась изъ матеріаловъ, негодныхъ для кораблестроенія, и обошлась въ 9.201 р.

8) Слѣдующія **гребныя суда**:

	Размѣренія.			Стоимость.
	Длина.	Ширина.	Глубина.	
Для Его Императорскаго Величества Государя Императора.				
18 вес. катеръ	45ф.	9ф. 2д.	3ф. 6д.	3.135р.60к.
Для Великаго Князя Алексѣя Александровича.				
2 вес. ялъ	13—	4— 9—	1—10—	492—50—
Для Великаго Князя Александра Александровича.				
4 вес. ялъ	16—	5—	2— 2—	572—16—
Для Высочайшихъ Особъ.				
Въ г. Царское-село.				
Ботикъ	24—	8—	1— 6—	760—
Итальянская гондола.	33— 6д.	3— 9—	1— 1½	954—80—
Въ село Павловское.				
2 вес. ялъ	12— 9—	4— 1—	1— 9—	392—20—
Для С. Петербургскаго Рѣчнаго Яхтъ-Клуба.				
8 вес. верейка.	25— 4—	7— 4—	2—10—	1.310—80—
Для корабля «Императоръ Николай I-й».				
6 вес. вельботъ	28—	5— 4—	2—	640—30—
6 — ялъ	19—	6— 3—	2— 3—	495— »—
Для фрегата «Касторъ».				
6 вес. вельботъ	28—	5— 4—	2— »—	610—56—

	Размѣренія.			Стоимость.
	Длина.	Ширина.	Глубина.	
Для парохода «Рюрикъ».				
4 вес. яловъ—2	19—	5— 7½	2— 1—	одинъ 400— другой 386—
Для парохода «Гремящій».				
6 вес. вельботъ	28—	5— 4—	2—	640—
Для корвета «Баянъ».				
2 вес. ялъ	12—	4—	1— 8—	295—
Для клипера «Всадникъ».				
12 вес. катеръ	28ф.	6ф. 9 д.	2ф. 6½ д.	1.160 р. 50 к.
4 — ялъ	14— 2 д.	4— 7—	1—10—	380—
Для клипера «Жемчугъ».				
14 вес. баркасъ	30—	8— 2—	3— 7—	1.160—
12 — катеровъ 2	28—	6— 9—	2— 4½	одинъ 1164— другой 1125—
6 — вельботъ	28—	5— 4½	2—	660—
7 — гичка	30—	5— 2—	1—10—	835—
4 — ялъ	14— 2—	4— 7—	2—	386—
Для корабля «Цесаревичъ».				
2 вес. ялъ	13—	4— 9—	1—10—	393—75—
Для Кронштадтской внутренней брантвахты.				
2 вес. ялъ	12—	4—	1— 8—	295—
Для Помощниковъ Капитана Кронштадскаго порта и Корабельныхъ Инженеровъ.				
2 вес. яловъ 4	12—	4— 6—	1— 9—	за всѣ 1.180—
Итого.	—	—	—	19.864 р. 17 к.

Кромѣ того, куплены *три* шлюпки, изъ галванированнаго желѣза, за 946 р. Длина ихъ: одной—18½, а двухъ 20 ф., ширина 5, а глубина 1 фут. 7 д.

Б. СУДА, ПОСТРОЙКА КОИХЪ ПРОДОЛЖАЕТСЯ.

1) **17-пушеч. корветъ «Варягъ».**

Въ отчетахъ Департамента за 1860 г. (стр. 53) и 1861 г. (стр. 70) объяснено, что корветъ строился на Улеаборгской частной верфи, въ видѣ опыта, по счету, на основаніи расходной книги, веденной подъ клятвенною присягою.

Корветъ спущенъ на воду 1 Іюня и по спускѣ углубился:

Форштевнемъ	9 ф. 11 д.
Ахтеръ-штевнемъ . . .	14 — 7 —
Перегибъ оказалась въ . .	— 2 —

Предъ спускомъ онъ былъ освидѣтельствованъ Командиромъ, Капитанъ-Лейтенантомъ Лундомъ, вмѣстѣ съ командированнымъ для сего младшимъ судовымъ строителемъ С.-Петербургскаго порта, Штабсъ-Капитаномъ Шведе. Они нашли, что всѣ работы по корпусу корвета, столярною отдѣлкою онаго, *окончены*, кромѣ нѣкоторыхъ незначительныхъ, остающихся неисполнимыми или потому, что онѣ состоятъ въ связи съ вооруженіемъ, или по неготовности металлическихъ принадлежностей, изготовлявшихся на казенныхъ заводахъ; что работы **исполнены согласно съ утвержденными чертежами и спесификаціею,** съ тѣми лишь измѣненіями, на которыя послѣдовали разрѣшенія, и произведены **правильно, прочно, тщательно и съ особенною аккуратностію.**

Корветъ приведенъ въ Кронштадтъ, на буксирѣ, 27 Іюля, а 28 Августа былъ введенъ въ докъ, для обшивки мѣдью и установки подводныхъ частей назначеннаго для него и пересмотрѣннаго на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ механизма съ фрегата «Полканъ», о которомъ сказано уже въ отчетѣ Департамента за 1861 г. стр. 72.

Корветъ выведенъ изъ дока 12 Октября. На немъ устанавливается механизмъ и самъ онъ окончательно отдѣлывается.

На производство работъ по корвету, обществу верфи, въ 1862 г., отпущено. . . . . 60.000 р.

Профессору Пименову, за изготовленіе носовой фигуры, уплачено . . . . . 2.333 р. 32 к.

Итого . . . . . 62.333 р. 32 к.

которые съ расходами по корвету до 1862 года . . . . . 231.720 — » —

Составятъ . . . . . 294.053 р. 32 к.

Вслѣдствіе заключенія Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, что мачты, изготовляемыя верфью для корвета, не могутъ быть признаны удовлетворяющими требованіямъ военнаго судна, и ходатайства общества верфи, съ разрѣшенія Г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, сдѣлано распоряженіе объ изготовленіи всего рангоута для корвета въ Кронштадтѣ.

При этомъ общество верфи заявило, что хотя пріобрѣтеніе рангоутныхъ лѣсовъ и работы по изготовленію забракованнаго рангоута обошлись обществу, какъ значится въ счетной книгѣ, въ 3.918 р. 58 к., но что этотъ обдѣланный уже лѣсъ и всѣ заготовленныя для него желѣзныя вещи, общество приметъ въ цѣнѣ, не превышающей 1000 руб.

Таковое заявленіе верфи Департаментъ призналъ несогласнымъ съ условіемъ контракта, въ которомъ сказано, что лѣсъ, оказавшійся при обработкѣ недоброкачественнымъ, долженъ быть принятъ обществомъ обратно, въ цѣнѣ дѣйствительной его, послѣ того, стоимости, на основаніи оцѣнки, произведенной по обоюдному соглашенію дирекціи верфи съ лицами, назначенными отъ Правительства для свидѣтельства работъ по постройкѣ корвета.

2) **17-пушеч. корветъ «Витязь».** (Отч. Департамента за 1860 г., стр. 54 и 1861 г., стр. 70).

Корветъ спущенъ на воду 24 Іюля.

Спускъ произведенъ былъ на *трехъ* полозьяхъ, расположенныхъ по одному: подъ килемъ и подъ каждой изъ сторонъ, при полныхъ обводахъ судна.

По спускѣ, корветъ, имѣя 2.792 пуд. балласта, углубился: форъ-штевнемъ 11 ф. 11 д., ахтеръ-штевнемъ 14 ф. 9 д.; перегиби оказалось $1^{1}/_{4}$ д.

Предъ спускомъ корветъ былъ освидѣтельствованъ: наблюдающимъ за постройкою военныхъ судовъ въ Финляндіи, Корабельнымъ Инженеромъ Капитаномъ *Базановымъ*, вмѣстѣ съ его помощникомъ, Прапорщикомъ Мордвиновымъ и Командиромъ корвета, Капитанъ-Лейтенантомъ Селивановымъ.

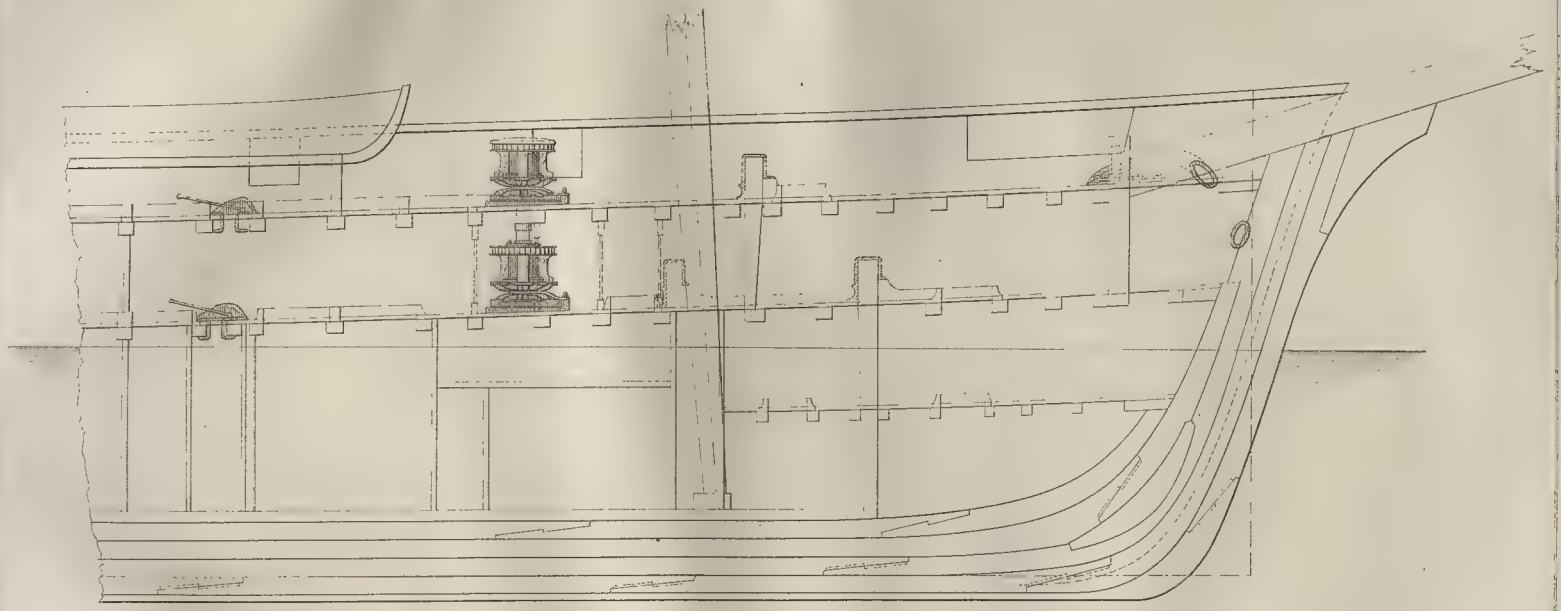
Они нашли, что всѣ работы по корпусу судна произведены: **согласно съ контрактомъ, правильно, прочно и чисто,** безъ отступленій отъ утвержденныхъ чертежей и спесификаціи; корпусъ корвета совершенно закрѣпленъ, окопаченъ и опробованъ масломъ, при чемъ неисправностей не оказалось; лѣса и матеріалы употреблены хорошаго качества; на верхней палубѣ, подъ орудіями, настлано по *десяти* дубовыхъ поясьевъ, съ каждой стороны, исключая нарубныхъ, что составляетъ работу сверхконтрактную, исполненную по особому уговору (отч. Деп. за 1861 г. стр. 73 п. 3); изъ изготовленныхъ же верфью принадлежностей къ судну, штурвалъ долженъ быть замѣненъ другимъ, въ Кронштадтѣ.

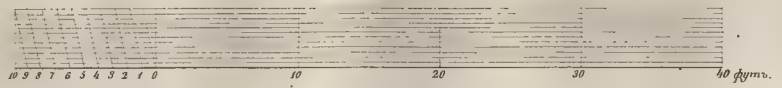
Въ 1862 году, противу первоначальныхъ предположеній по постройкѣ корвета, разрѣшено: а) устроить вентиляцію набора и интрюма, по проэкту Капитана Арцеулова; б) вмѣсто деревяннаго патентованнаго шпиля Броуна, поставить таковой же шпиль, отлитый изъ усовершенствованнаго металла (Wrought iron), съ вельпсами изъ желтой мѣди; и в) перенести два клюза на верхнюю палубу, по проэкту Капитана Арцеулова, для устраненія тѣхъ неудобствъ, которыя замѣчены на корветѣ «Богатырь», вслѣдствіе нахожденія всѣхъ четырехъ клюзовъ въ жилой палубѣ (рап. Ком. отъ 24 Февр., Морск. Сб. № 3).

Для вентилированія набора и интрюма, Капитанъ Арцеуловъ предлагалъ: приспособить особаго рода машинки съ вѣялками, дѣйствующія въ ручную и употребляемыя на Біернеборгской верфи, для раздуванія горновъ, прорѣзавъ желобки на внутренней сторонѣ досокъ внутренней обшивки, на концахъ бимсовъ и на внутренней части ватервейсовъ, и вставивъ въ шпаціи мѣдныя трубки, для того, чтобы весь воздухъ, заключающійся между наборомъ, сообщался между собою и продувался дѣйствіемъ машинокъ.

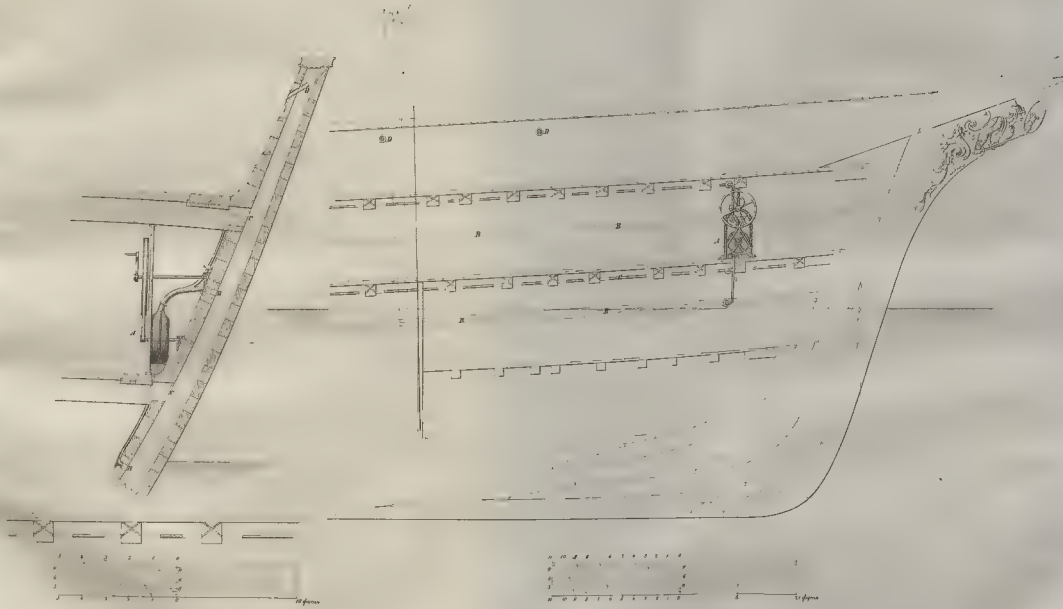
Проэктъ этотъ одобренъ Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ, чертежъ онаго при семъ прилагается; машинки же изготовляются на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ.

БОКОВОЙ ВИДЪ ПРОЭКТА УСТРОЙСТВА КЛЮЗОВЪ ШПИЛЕЙ И СТОПОРОВЪ ДЛЯ ЯКОРНЫХЪ ЦѢПЕЙ НА КОРВЕТѢ „ВИТЯЗЬ".

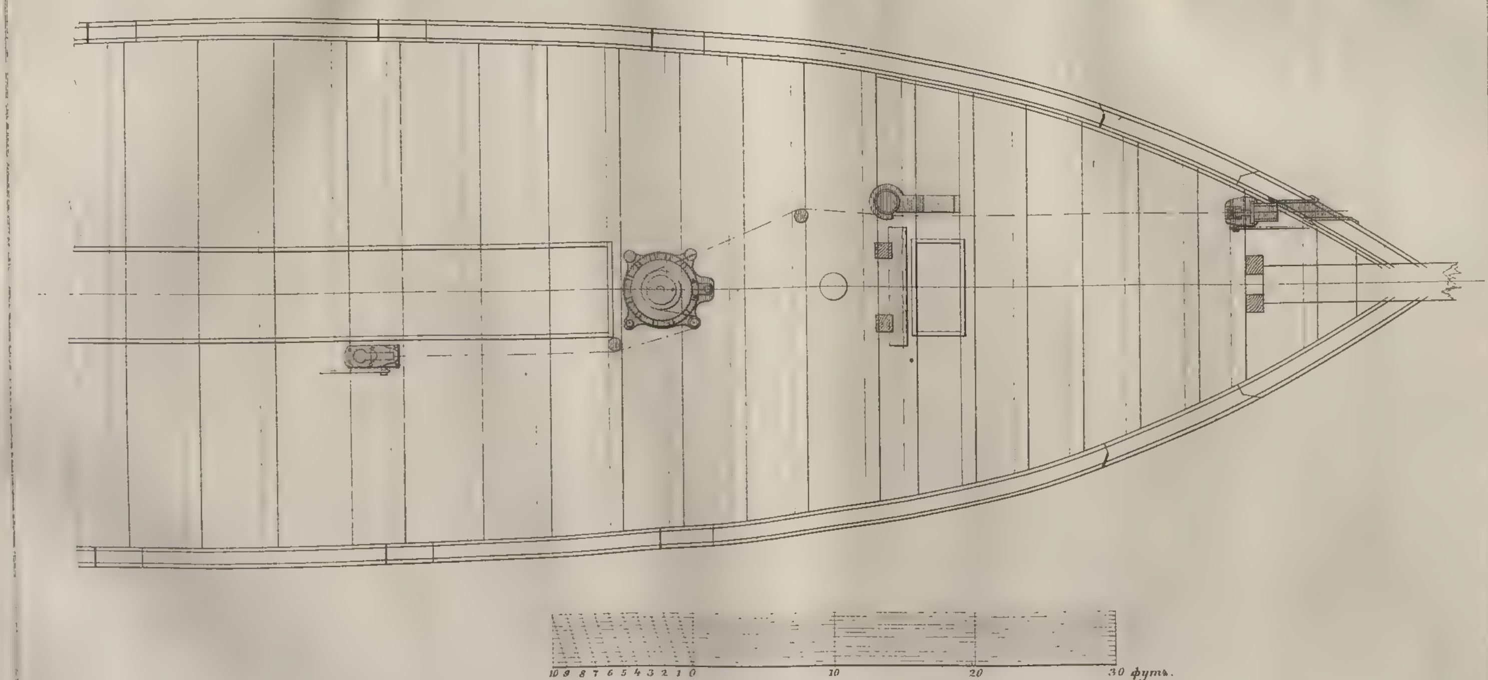




ПРОЕКТЪ ВЕНТИЛАЦІИ НА КОРВЕТЪ „ВИТЯЗЬ"



ПРОЭКТЪ УСТРОЙСТВА КЛЮЗОВЪ ДЛЯ ЯКОРНЫХЪ ЦѢПЕЙ НА ВЕРХНЕЙ ПАЛУБѢ КОРВЕТА „ВИТЯЗЬ“.



Металлическіе щпили Броуна устроены уже на многихъ англійскихъ военныхъ судахъ; преимущества ихъ, въ сравненіи съ деревянными, состоятъ въ томъ, что они прочнѣе, отъ ударовъ ядеръ даютъ ничтожные осколки, но не разбиваются, и красивѣе.

Проэктъ новаго устройства клюзовъ на корветѣ одобренъ Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ, чертежъ его при семъ прилагается.

Корветъ приведенъ въ Кронштадтъ, на буксирѣ, и 31 Октября введенъ въ докъ для обшивки мѣдью и установки механизма, о коемъ сказано выше, въ статьѣ о клиперахъ «**Изумрудъ**» и «**Яхонтъ**».

Въ 1862 году обществу Біернеборгской верфи уплачено 48.033 р. 33 к., которые, вмѣстѣ съ платежами до 1862 г., составятъ 231.366 р. 65 к.; за тѣмъ по сей постройкѣ предстоитъ уплатить:

По контракту	58.633 р. 35 к.
За сверхконтрактныя работы	4.834 — 35 —
За модель для носовой фигуры, заказанной Профессору Барону Клодту	1.000 — » —
Итого . . .	63.467 р. 70 к.

3) **Броненосный фрегатъ «Севастополь»** (отч. Департ. за 1861 г. стр. 48).

Въ началѣ Апрѣля 1862 г. подрядчику выданъ *шестой* платежъ, за доведеніе постройки фрегата, какъ обыкновеннаго деревяннаго судна, до $\frac{6}{10}$ полной его готовности, въ числѣ 55.798 р. 20 $\frac{1}{2}$ к., которые съ выданными до 1862 года составятъ 390.567 р. 43 $\frac{1}{2}$ к.; контрактная же цѣна 669.578 р. 48 коп.

Въ такомъ положеніи находилась постройка фрегата, когда возникло предположеніе объ обращеніи его въ броненосное судно, вслѣдствіе чего г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, 14 Апрѣля, разрѣшилъ: 1) до разсмотрѣнія вопроса объ обращеніи фрегата въ броненосное судно, пріостановить всѣ производившіяся на немъ работы; 2) освидѣтельствовать чрезъ

особую Коммиссію всѣ произведенныя подрядчикомъ на фрегатѣ работы и, опредѣливъ въ подробности ихъ стоимость, разсчитаться съ нимъ за то, что уже сдѣлано; и 3) какъ мастеровые подрядчика наняты большею частью на сроки, и слѣдовательно, до истеченія оныхъ не представляется возможности уволить ихъ, а между тѣмъ, по опредѣленіи работъ, кои будутъ предстоять для перестройки фрегата, согласно новымъ предположеніямъ, эти мастеровые вновь будутъ необходимы для производства этихъ работъ, то на все время пріостановленія работъ какъ на фрегатѣ, такъ и на корветѣ «**Аскольдъ**», тѣхъ изъ мастеровыхъ подрядчика, которые работали на этихъ судахъ и не могутъ быть распредѣлены на производимыя, имъ же Кудрявцевымъ, въ Кронштадтѣ работы по отдѣлкѣ фрегатовъ «**Дмитрій Донской**» и «**Александръ Невскій**» и клиперовъ «**Алмазъ**» и «**Жемчугъ**», принять на портовыя работы, съ тою платою, за которую они работали у подрядчика и которая должна быть означена въ разсчетныхъ книжкахъ, установленныхъ Высочайше утвержденными 31 Марта 1861 г. временными правилами о наймѣ рабочихъ для казенныхъ работъ, съ тѣмъ условіемъ, чтобы таковой пріемъ къ порту мастеровыхъ Кудрявцева сократилъ наемъ оныхъ отъ порта, и чтобы распредѣленіе ихъ на портовыя работы было сдѣлано по ближайшему усмотрѣнію Главнаго Командира Кронштадтскаго порта.

Коммиссія, подъ предсѣдательствомъ Контръ-Адмирала Беренса, нашла: 1) что работы, назначенныя по контракту на *первые пять* сроковъ, совершенно окончены; 2) что хотя изъ слѣдовавшихъ по контракту на *шестой* срокъ работъ и не всѣ окончены, но за то исполнено много работъ *седьмаго* и *восьмаго* сроковъ, такъ что онѣ не только вполнѣ замѣняютъ неоконченныя работы *шестаго* срока, но, принимая въ разсчетъ обдѣланныя уже для нѣкоторыхъ членовъ лѣса, стоимость неоконченныхъ работъ, соотвѣтствующихъ *шестому*, *седьмому* и *восьмому* срокамъ, составляетъ не болѣе 19.950 руб.; 3) что для всѣхъ неоконченныхъ работъ матеріалы большею частію заготовлены и предъявлены Коммиссіи, на сумму 18.350 р.; 4) что для первыхъ *восьми* сроковъ платежей опредѣлено по контракту бо́льшее количество работъ противу назначенной въ уплату суммы; по двумъ же послѣднимъ срокамъ, а именно по *девятому* и *десятому*, назначено уплатить $\frac{2}{10}$ контрактной суммы,

т. е. 133.915 р., тогда какъ стоимость работъ, которыя слѣдуетъ произвести въ эти два срока, не составитъ болѣе 100-т. руб., такъ что избытокъ уплаты предъ дѣйствительною стоимостію работъ, по симъ двумъ срокамъ, можно положить по меньшей мѣрѣ въ 33.915 р., и 5) что таковое распредѣленіе работъ, сдѣланное въ видахъ большаго обезпеченія казны при исполненіи подряда, для подрядчика составляетъ въ то же время главную выгоду отъ принятой имъ на себя постройки фрегата—уменьшеніе количества работъ въ послѣднихъ срокахъ.

Посему Коммисія заключила, что стоимость неоконченныхъ работъ по *шестому*, *седьмому* и *восьмому* срокамъ, по случаю прекращенія работъ, вполнѣ можетъ быть вознаграждена для казны избыткомъ остающейся уплаты по девятому и десятому срокамъ, противу дѣйствительной стоимости работъ, которыя слѣдовало бы исполнить въ эти сроки, и признала справедливымъ удовлетворить Кудрявцева за работы по построенію фрегата **Севастополь** уплатою полной суммы, слѣдующей за 8 означенныхъ въ контрактѣ сроковъ, за исключеніемъ выданной уже ему суммы по первымъ 6 срокамъ; предъявленные же имъ матеріалы принять въ казну безплатно, вмѣстѣ съ тѣми лѣсами, которые отдѣланы вчернѣ для начатыхъ работою членовъ.

Коммерціи Совѣтникъ Кудрявцевъ согласился какъ на прекращеніе дѣйствій контрактовъ по постройкѣ фрегата, такъ и на приведеніе въ исполненіе предположеній Коммиссіи о вознагражденіи его, но съ тѣмъ, чтобы ему предоставлено было производство работъ по обращенію фрегата въ броненосное судно, *по счету*, изъ его же матеріаловъ, за исключеніемъ брони и съ назначеніемъ въ вознагражденіе за труды 15% со стоимости матеріаловъ и работъ.

Принявъ въ соображеніе: 1) что постройка фрегата, какъ обыкновеннаго деревяннаго судна, прекращена; 2) что Коммерціи Совѣтнику Кудрявцеву предоставлена была полная постройка и окончательная отдѣлка фрегата, и онъ, доведя уже постройку до $^{8}/_{10}$ полной готовности и устроивъ въ Кронштадтѣ особый заводъ для изготовленія дѣльныхъ вещей на строимыя имъ военныя суда, а также постоянно занимаясь постройкою таковыхъ судовъ съ 1849 г., болѣе чѣмъ кто либо другой имѣетъ право на продолженіе работъ по обращенію фрегата въ броненосное судно; 3) что по совершенной новости этого дѣла

не представляется возможнымъ заранѣе опредѣлить съ точностію тѣ работы, кои оно потребуетъ, и слѣдовательно вывести стоимость оныхъ, для заключенія договора съ подрядчикомъ; 4) что и при опредѣленіи работъ, усовершенствованія въ постройкѣ бронеиосныхъ судовъ потребуютъ измѣненій противу первоначальныхъ предположеній, чрезъ что могутъ возникнуть затрудненія въ разсчетахъ съ подрядчикомъ, и что потому продолженіе работъ, *по счету*, на основаніи расходной книги, представляется способомъ болѣе простымъ и удобнымъ; и 5) что хотя просимое подрядчикомъ вознагражденіе представляется значительнымъ, такъ какъ и 10% считаются хорошимъ вознагражденіемъ за труды коммерсанта, но нельзя не согласиться на это требованіе потому, что остановка работъ и нарушеніе контрактовъ составляетъ необходимое послѣдствіе происшедшаго въ кораблестроеніи переворота, а назначеніе означеннаго размѣра вознагражденія подрядчикъ ставитъ условіемъ къ прекращенію дѣйствія контрактовъ на построеніе фрегата,—Кораблестроительный Департаментъ испрашивалъ разрѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта:

1) Дальнѣйшее дѣйствіе контрактовъ, заключенныхъ съ Коммерціи Совѣтникомъ Кудрявцевымъ на построеніе фрегата **«Севастополь»** прекратить.

2) Принять отъ подрядчика заготовленные имъ для фрегата и означенные въ актѣ Коммиссіи матеріалы въ казну, на адмиралтейскій бракъ.

3) За произведенныя на фрегатѣ работы и заготовленные для оставшихся работъ матеріалы, сверхъ полученныхъ имъ платежей, выдать ему, согласно съ актомъ Коммисіи, двѣ десятыхъ полной контрактной суммы, т. е. 133.915 р., 69 к., а за удержаніемъ изъ нихъ 22.319 р. 28 к., на пополненіе задатка, уплатить остальные 111.596 р. 41 к.

4) Предоставить Коммерціи Совѣтнику Кудрявцеву производство работъ по обращенію фрегата въ броненосное судно, изъ его, Кудрявцева, матеріаловъ, кромѣ брони, *по счету*, и съ назначеніемъ ему въ вознагражденіе за труды 15% со стоимости матеріаловъ и работъ, съ тѣмъ, чтобы казнѣ предоставлено было право употребить на фрегатъ принятые отъ него же, Кудрявцева, матеріалы, изъ числа заготовленныхъ имъ для фрегата, безъ вознагражденія его за эти послѣдніе—процентами.

Представленіе Департамента утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 20 Іюня 162 г. ст. 22.600, а 14 Августа заключенъ контрактъ съ Коммерціи Совѣтникомъ Кудрявцевымъ.

Такимъ образомъ до начала работъ по обращенію фрегата «Севастополь» въ броненосный подрядчику уплачено—502.183 р. 84½ коп.

Проэктъ обращенія фрегата «Севастополь» въ 28 пуш. броненосный фрегатъ, съ сохраненіемъ настоящей кормы и съ устройствомъ въ носовой части бикгеда (поперечной стѣны) для двухъ постоянныхъ погонныхъ орудій, и—стальнаго *рѣза* (шпирона), составленъ Предсѣдателемъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, Генералъ-Маіоромъ Чернявскимъ.

По приблизительному исчисленію Генералъ-Маіора Чернявскаго, передѣлка фрегата въ броненосный, включая стоимость брони, обойдется до 789.596 руб.

Разсмотрѣвъ проэктъ Генералъ-Маіора Чернявскаго, вышеупомянутый Комитетъ, подъ предсѣдательствомъ Вице-Адмирала Румянцева, съ своей стороны полагалъ полезнымъ: обратить фрегатъ «Севастополь» въ броненосный, по означенному проэкту, съ тѣмъ, чтобы кормовую часть фрегата, выше грузовой ватерлиніи, кромѣ одного пояса брони въ 4½ д., оставить, въ мирное время, не блиндированною, такъ какъ, въ случаѣ войны, эта работа можетъ быть исполнена въ непродолжительномъ времени и тѣмъ способомъ, какой тогда окажется болѣе удобнымъ.

Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, изъявивъ на это Свое согласіе, приказалъ пріостановиться передѣлкою фрегата, до возвращенія изъ Англіи строителя онаго, Полковника Шаумбурга.

По возвращеніи Полковника Шаумбурга, ему предложено было войдти въ подробное разсмотрѣніе предположеній Генералъ-Маіора Чернявскаго и, за тѣмъ, составить окончательный проэктъ о передѣлкѣ фрегата въ броненосный, что имъ и исполнено, а проэктъ переданъ на разсмотрѣніе Кораблестроительнаго Техническаго Комитета.

Между тѣмъ, 9 Іюля, для выиграніе времени, г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ разрѣшилъ приступить къ тѣмъ работамъ по передѣлкѣ фрегата, кои могутъ быть ведены до утвержденія упомянутаго окончательнаго проэкта.

Во исполненіе сего, къ работамъ приступлено и по 1 Января 1863 года уплачено подрядчику—39,906 р. 85 к.

Всѣ счеты по передѣлкѣ фрегата ведутся подъ наблюденіемъ особо-назначеннаго для сего Помощника Капитана надъ Кронштадтскимъ портомъ Капитана 2 ранга *Ворожейкина*.

Относительно заказа брони для фрегата слѣдуетъ сказать, что, по исчисленію Генералъ-Маіора Чернявскаго, вѣсъ ея составитъ до 71-т. пуд.; что часть оной, въ количествѣ до 45-т. пуд., должна быть поставлена купцомъ Молво, взамѣнъ желѣза, находящагося въ Архангельскѣ въ количествѣ до 192.600 пуд., и уступленнаго ему, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 3 Мая 1862 г. ст. 22.514), считая за пудъ по 1 руб. с.; что броня, на основаніи того же положенія Адмиралтействъ-Совѣта, должна быть изготовлена на тѣхъ англійскихъ заводахъ, какіе указаны будутъ Морскимъ Министерствомъ, а цѣна оной должна быть опредѣлена сообразно съ цѣнами на броню того завода, на которомъ она будетъ изготовлена, съ присовокупленіемъ къ этой цѣнѣ платы за доставку брони въ Петербургъ или въ Кронштадтъ.

Для исполненія постановленія Адмиралтействъ-Совѣта о выборѣ заводовъ для заказа брони, чрезъ г. Молво, а также для опредѣленія условій пріема и браковки блиндажныхъ плитъ, Департаментомъ собраны свѣдѣнія о томъ, какія плиты употребляются для блиндированія судовъ англійскаго флота, на какихъ заводахъ Англіи онѣ вообще изготовляются, какіе изъ этихъ заводовъ считаются лучшими, и по какой цѣнѣ они изготовляютъ плиты.

Какъ необходимыя данныя о количествѣ и размѣрахъ плитъ, требующихся для фрегата «Севастополь», получены Департаментомъ только 24 Декабря, то заказъ самыхъ плитъ не могъ быть сдѣланъ въ 1862 году.

—

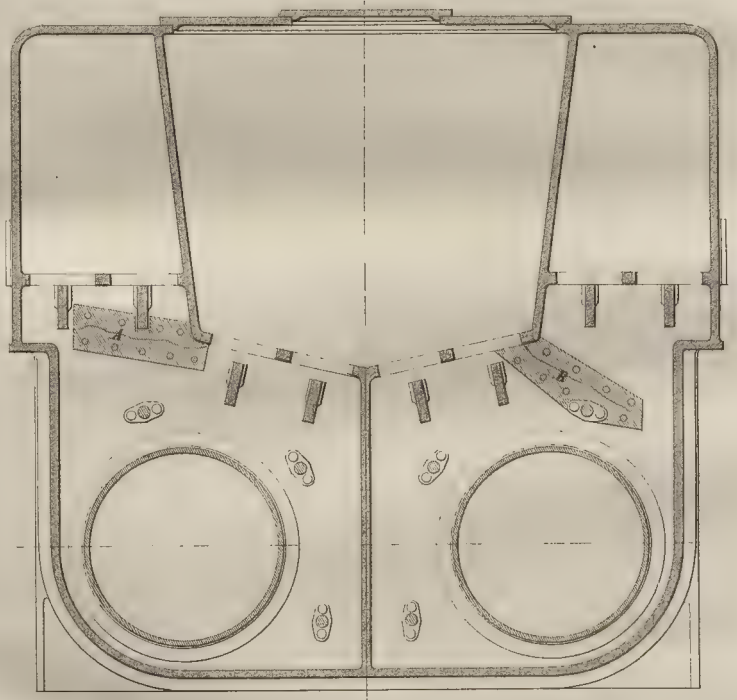
Въ настоящей статьѣ о кораблестроительныхъ работахъ въ Кронштадтскомъ портѣ въ 1862 году должно изложить также нѣкоторыя свѣдѣнія по слѣдующимъ предметамъ:

а) **О механизмѣ и столярствѣ корабля «Императоръ Николай I».**

ЧЕРТЕЖЪ

холодильника механизма корабля

„ИМПЕРАТОРЪ НИКОЛАЙ I-ый."



А. В. означаютъ крѣпительныя планки изъ пушечнаго металла прикрѣпленныя болтами изъ того же металла.

Масштабъ принятъ за 1 футъ ½ дюйма.

Лит. Г. Гн. рисунка

Трещины, оказавшіяся въ холодильникѣ механизма корабля, послѣ пробы онаго подъ парами, были исправлены заводчиками своевременно и удовлетворительно, согласно съ предположеніемъ, заявленнымъ въ отчетѣ Департамента за 1861 г. на стр. 38, скрѣпленіемъ треснувшихъ частей мѣдными планками, какъ показано на прилагаемомъ при семъ рисункѣ, и какъ за тѣмъ, во время практическаго плаванія корабля, никакихъ недостатковъ въ машинѣ не оказалось, то заводчикамъ произведенъ послѣдній платежъ и, сверхъ того, выдано 958 ф. с. за изготовленіе, вмѣсто *постояннаго запаснаго винта*, таковаго же *разборнаго, съ запасною къ нему лопастью* (отчетъ Департамента за 1861 г. стр. 38). Сею послѣднею суммою увеличилась стоимость механизма корабля, показанная въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 12, въ 234.000 р. с., и составляетъ нынѣ 240 тысячъ.

Установка каютныхъ щитовъ, отложенная до весны 1862 г., была своевременно и удовлетворительно окончена, а потому со столярнымъ мастеромъ Дейстеромъ сдѣланъ окончательный разсчетъ.

Окончательная стоимость постройки корабля еще не можетъ быть опредѣлена по недоставленію сравнительнаго со смѣтою счета.

б) Объ окончательномъ разсчетѣ по механизму фрегата «Ослябя».

За механизмъ фрегата, какъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1861 г. на стр. 42, оставалось уплатить 43.443 р. 25 к.

Изъ этой суммы слѣдовало удержать *стоимость* какъ недоставленныхъ заводчиками предметовъ, такъ и произведенныхъ на счетъ заводчиковъ работъ, а также *штрафъ* за просрочку въ установкѣ механизма.

Въ оправданіе медленности, допущенной заводчиками при установкѣ механизма, они ссылались на то обстоятельство, что механизмъ, проэктированный по прежнимъ чертежамъ, вслѣдствіе новѣйшихъ усовершенствованій въ механическомъ производствѣ, требовалъ улучшенія и передѣлокъ, исполненіе которыхъ представляло много затрудненій и вовлекло ихъ въ значительные, непредвидѣнные расходы.

Посему заводчики ходатайствовали о сложеніи съ нихъ штрафа за просрочку, что и разрѣшено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журн. 6 Іюня 1862 г. ст. 22.570.

На семъ основаніи, изъ упомянутыхъ 43.443 р. 25 к. удержано 16.525 р. 84 к., а остальные 26.917 р. 41¼ к. выданы заводчикамъ.

в) О корветѣ «Богатырь».

Въ XI книжкѣ Морскаго Сборника за 1862 г. помѣщенъ рапортъ командира корвета «Богатырь» о вводѣ корвета въ докъ, въ Абердинѣ, для узнанія причины течи. Въ рапортѣ, между прочимъ, сказано: «что, по вынутіи дейдвудной трубы, въ ней оказались дыры, образовавшіяся при отливкѣ и залитыя свинцомъ; что нѣкоторыя изъ этихъ задѣлокъ, отъ дѣйствія соленой воды на разнородные металлы, вывалились сами, а остальныя были высверлены и замѣнены мѣдными; и что, безъ этого упущенія со стороны заводчика, корвету не пришлось бы неоднократно входить въ доки, а Правительству платить за то деньги».

Отзывъ по этому предмету повѣреннаго заводчика Берда и заключеніе Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота помѣщены въ I книжкѣ Морскаго Сборника за 1863 годъ на стр. 10. Окончательное рѣшеніе этого дѣла отложено до возвращенія корвета въ Кронштадтъ, при чемъ заводчикъ предваренъ, что, на основаніи двухгодовой контрактной его отвѣтственности за механизмъ, съ него потребуютъ уплаты всѣхъ расходовъ по исправленію дейдвудной трубы, если оказавшіеся въ оной недостатки будутъ отнесены къ винѣ завода.

Замѣчанія Контръ-Адмирала Попова о неудовлетворительности работъ, произведенныхъ по корвету «Богатырь» подрядчикомъ, и собранныя по этимъ замѣчаніямъ свѣдѣнія (отч. Депар. за 1861 г. стр. 42) были представляемы на усмотрѣніе Адмиралтействъ-Совѣта.

Основываясь на неоднократныхъ удостовѣреніяхъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, что работы по корвету произведены **правильно, прочно** и **чисто**, а также, на засвидѣтельствованіи особой Коммиссіи, подъ предсѣдательствомъ Контръ-Адмирала Зарина, свидѣтельствовавшей корветъ предъ

уходомъ въ море, что всѣ контрактныя работы подрядчикомъ **выполнены** и что все на корветѣ находится **въ удовлетворительномъ видѣ,** Кораблестроительный Департаментъ, съ своей стороны, полагалъ справедливымъ: 1) удовлетворить подрядчика полною контрактною платою, съ присовокупленіемъ къ ней 1.308 р. $67^{3}/_{4}$ к. за сверхконтрактныя работы и за употребленіе въ каютныхъ щитахъ краснаго дерева, вмѣсто дубоваго, положеннаго по контракту, но удержавъ съ него 129 р. $83^{1}/_{2}$ к. за отпущенные ему отъ казны три дубовые бруса; и 2) промедленіе въ окончаніи работъ по корвету не считать обстоятельствомъ, подвергающимъ подрядчика штрафу, такъ какъ оно произошло въ началѣ—отъ несвовременнаго доставленія желѣзныхъ ридерсовыхъ полосъ, слѣдовавшихъ отъ казны, а впослѣдствіи—отъ передѣлокъ, допущенныхъ по требованіямъ начальства. Наконецъ, самый спускъ корвета на воду былъ отложенъ на годъ.

Таковое заключеніе Департамента утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, журн. 18 Апрѣля 1862 года, ст. 22.470.

Съ подрядчикомъ составленъ окончательный разсчетъ, при чемъ, въ дополненіе къ выданнымъ уже ему до 1862 года 176.905 р., уплачено 14.273 р. 84 к.

Полная стоимость корпуса корвета составляетъ 347.102 руб. 50 коп., какъ это видно изъ имѣющагося въ числѣ приложеній къ отчету исчисленія матеріаловъ и рабочей силы, употребленныхъ по постройкѣ этого корвета.

г) **О канонирской броненосной лодкѣ «Опытъ».**

По прикрѣпленіи къ лодкѣ брони, лодка вновь подвергнута была освидѣтельствованію и испытанію подъ парами особою Коммиссіею отъ С.-Петербургскаго порта, при участіи члена Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, Полковника Лемуаня, и Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота.

Во время испытанія, при углубленіи лодки: ахтеръ-штевнемъ 6 ф. 1 д. и форштевнемъ 5 ф. 2 д., найдено, что паропроизводительность котловъ **достаточна**, машина дѣйствуетъ **удовлетворительно**, число оборотовъ оной въ минуту, при давленіи пара въ 60 ф. свыше атмосферы на кв. д. предохранительнаго золотника, составляетъ отъ 110 до 138, а скорость хода $8^{1}/_{2}$ узловъ въ часъ.

Вслѣдствіе сего, лодка принята въ казну и Департамен-

*

томъ съ заводчиками составленъ окончательный разсчетъ, по которому въ послѣдній контрактный платежъ причиталось 17.202 р. 80 к. и, кромѣ того, 612 р. 50 к. за сверхконтрактныя работы, а всего 17.815 р. 30 к.; за удержаніемъ же изъ нихъ 3.748 р. 31¼ к., за отпущенное отъ казны для щита подъ броню тиковое дерево, выдано контрагентамъ 14.066 р. 98¼ к.

Разсчетомъ заводчики остались довольны, кромѣ вычета за тикъ, а потому обратились въ Департаментъ съ прошеніемъ, въ коемъ, доказывая, что по контракту они не обязаны были ставить тиковое дерево, просятъ о возвращеніи имъ удержанныхъ за него денегъ.

На лодкѣ «Опытъ», согласно съ заключеніемъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, утвержденнымъ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ, предложено испытать винтъ, изобрѣтенный иностранцемъ *Гиршемъ*. Этотъ винтъ былъ испытанъ на судахъ флотовъ англійскаго и французскаго, съ самыми удовлетворительными результатами. Онъ отличается отъ обыкновенныхъ винтовъ особенною формою кривизны лопастей, разсчитанною на основаніи наблюденій изобрѣтателя надъ давленіемъ, производимымъ обыкновеннымъ винтомъ на воду, съ цѣлью уменьшить, по возможности, производимое винтомъ сотрясеніе въ суднѣ на ходу подъ парами, не уменьшая числа оборотовъ машины и скорости хода.

Для лодки «Опытъ» заказанъ изобрѣтателю Гиршу винтъ вѣсомъ въ 11 центнеровъ, изъ пушечнаго металла, съ подвижными лопастями. Онъ будетъ стоить 118 ф. ст. безъ доставки. Кромѣ того, изобрѣтателю, за право употребленія его привилегированнаго винта, должно будетъ заплатить по 15 шил. съ номинальной силы машины, т. е. 52 ф. 10 шил.

Предположеніе объ испытаніи лодки разстрѣливаніемъ оной отмѣнено Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ.

д) **О полной стоимости 800 сильныхъ механизмовъ кораблей «Синопъ» и «Цесаревичъ».**

По изготовленію этихъ машинъ произведены слѣдующіе расходы:

	Синопъ.	Цесаревичъ.
Заводчику Модслею и Фильду по контракту (по 47.800 ф. стер. за каждую машину).	334 681 р. 71 к.	334.681 р. 71 к.
На заключеніе контракта, за погрузку машинъ на суда и застрахованіе оныхъ во время пути	5.281 р. 92 к.	4.599 р. 58 к.
За доставку машинъ въ Кронштадтъ. .	14 333 р. 73 к.	10.790 р. 49 к.
Мастеровымъ за установку машинъ въ суда	13.879 р. 21 к.	14.080 р. 84 к.
Итого	368.176 р. 57 к.	364.152 р. 62 к.
Или за силу. . . .	460 р. 22 к.	455 р. 19 к.

е) **Для производства опытовъ разстрѣливанія брони изъ гладкоствольныхъ орудій**, возможно большаго калибра, самыми сильными зарядами и сплошными ядрами, изготовлены были на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ три желѣзныя блиндажныя плиты, которыя вѣсили, съ болтами, 906 п. 30 ф. и обошлись заводу въ 4.091 р. 16 к.; постройка же деревяннаго сруба, для прикрѣпленія къ оному сказанныхъ плитъ—3.141 р. 43 коп.

Относительно доброкачественности сказанныхъ плитъ, Коммиссія, производившая опыты, заключила, что желѣзо, употребленное для плитъ, было недоброкачественно, крупнозернисто и ломко, представляя собою неоднородную по плотности массу и, кромѣ того, оно было пережжено; находившіеся въ срединѣ плитъ большіе куски окисленнаго металла, а также, слоистое раздѣленіе массы по толщинѣ плитъ, показываютъ несовершенство способа разработки отдѣльныхъ толщъ для составленія цѣльной плиты, т. е. проварки и проковки; кромѣ того, хрупкость плитъ происходила отъ того, что онѣ послѣ отковки не были отожжены.

Вслѣдствіе сего и какъ признано, что хрупкость плитъ происходитъ главнѣйшимъ образомъ отъ неотжиганія оныхъ послѣ отковки, Департаментъ сдѣлалъ распоряженіе, чтобы, при изготовленіи плитъ на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ и на Крон-

штадскомъ Пароходномъ заводахъ, плиты непремѣнно были отжигаемы.

Изъ собранныхъ Департаментомъ свѣдѣній по этому предмету видно, что въ Англіи особому отжиганію не подвергаются только лишь прокатныя плиты, и то потому, что онѣ отжигаются при выдѣлкѣ; кованныя же плиты непремѣнно отжигаются.

Отжиганіе плитъ состоитъ въ томъ, что плита кладется въ печь на помѣщенные въ ней на нѣкоторомъ между собою разстояніи кирпичи и возвышается такимъ образомъ на 8 или 10 дюймовъ надъ дномъ печи; затѣмъ плита постепенно нагрѣвается до-красна обыкновеннымъ углемъ, на что потребно около 18 часовъ времени. Послѣ этого плита вынимается изъ печи и засыпается мелкою золою. Въ такомъ положеніи плита остается до тѣхъ поръ, пока остынетъ, при чемъ слѣдуетъ тщательно устранять доступъ къ плитѣ холоднаго воздуха. Отъ исполненія этой послѣдней предосторожности зависитъ равномѣрное охлажденіе плиты, и если оно не будетъ соблюдено въ точности, то плита, при охлажденіи, можетъ погнуться.

Вообще, какъ на устройство на Волковомъ полѣ *щитовъ* и *срубовъ*, для производства опытовъ надъ артиллерійскими орудіями и блиндажными плитами, такъ и на исправленіе этихъ щитовъ и срубовъ, отъ Кораблестроительной части въ продолженіи 1861 и 1862 г. употреблено:

Лѣсу на	10.317	р.	82 к.
Другихъ матеріаловъ .	1.944	—	22 —
Рабочей силы . . .	6.911	—	28 —
Итого на . . .	19.173	—	32 —

ж) **О понтонѣ Грунта** (отч. Д-та за 1861 г., стр. 103).

Понтонъ былъ испытанъ при Кронштадтскомъ портѣ, при чемъ оказалось, что, при подъемѣ слишкомъ 1.000 пуд. груза, онъ углублялся въ воду весьма мало, и поэтому очень удобенъ для перевозки тяжестей, но имѣетъ тотъ недостатокъ, что, не будучи снабженъ рулемъ, при буксировкѣ рыщетъ въ стороны, чѣмъ затрудняется какъ самый ходъ, такъ и управленіе понтономъ. Посему сдѣлано распоряженіе о приспособленіи къ понтону руля.

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

1) **Пароходъ «Кура»** (отч. Д-та за 1861 г., стр. 57). На страницѣ 58 этого отчета поименованы работы, которыя слѣдовало произвести для того, чтобы механизмъ парохода могъ быть признанъ благонадежнымъ къ службѣ.

Работы эти относились до обязанности Екатеринбургской Механической фабрики, на которой изготовлялся самый механизмъ.

Между тѣмъ, по отдаленности горныхъ заводовъ, доставка съ нихъ частей механизма могла бы задержать изготовленіе парохода, долѣе предположеннаго срока. Посему, по соглашенію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ съ г. Министромъ Финансовъ, разрѣшено вышеупомянутыя работы по механизму парохода «Кура» произвести на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ и на Астраханскомъ механическомъ заводахъ, съ отнесеніемъ потребныхъ на этотъ предметъ расходовъ на счетъ суммъ, ежегодно ассигнуемыхъ по горнымъ смѣтамъ на увеличеніе цѣнъ по нарядамъ и на другія непредвидимыя издержки, по заказамъ Морскаго Министерства.

Два вала съ мотылями и подушками, валы съ подушками и запасныя вещи изготовлены на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ и отправлены въ Астрахань въ Августѣ и Ноябрѣ.

Стоимость этихъ предметовъ составляетъ 4.062 руб. 87¼ к., работы же, исполненныя при Астраханскомъ портѣ, обошлись въ 8.211 руб. 46½ коп.

Пароходъ находился въ плаваніи.

2) **Маячное судно** (отч. Д-та за 1861 г. стр. 58).

Спущено на воду 8 Октября.

По спускѣ на воду углубилось:

Форъ-штевнемъ	2 фут. 8 д.
Ахтеръ-штевнемъ	2 — 9 —

Окончательная отдѣлка этого судна средствами порта еще продолжается.

На постройку онаго по рабочей смѣтѣ исчислено матеріаловъ и мастеровыхъ на 8.709 руб. 78½ к.

3) **Брантвахтенное судно** (отч. Д-та за 1861 г. стр. 58).

По спускѣ на воду углубилось на ровный киль . . . . . 1 фут. 3 д.

Предъ спускомъ оно было освидѣтельствовано особою Коммиссіею и найдено построеннымъ правильно и согласно съ чертежемъ и спесификаціею.

За постройку корпуса заплачено подрядчику, г. Гилль, согласно съ контрактомъ, 12.300 руб.; окончательная же отдѣлка и вооруженіе стоили порту 1.948 руб. $5^1/_4$ коп. Слѣдовательно, вся постройка сего судна обошлась въ 14.248 р. $5^1/_4$ к., т. е. дешевле смѣтнаго исчисленія на 751 р. $94^3/_4$ к.

4) Изъ числа восьми **деревянныхъ флашкоутовъ**, для землечерпательной машины, построено шесть (отч. Д-та за 1861 г. стр. 59).

Каждый изъ этихъ флашкоутовъ стоитъ 822 руб. 66 коп.

5) **Плоты для подъема судовъ при проводкѣ ихъ чрезъ розсыпи р. Волги** (отч. Департамента за 1861 г. стр. 61).

Чертежъ плотамъ прилагается. Ихъ построено двѣ пары, съ подряда, г-мъ Гилль; приспособлены же они къ дѣйствію средствами порта.

За постройку двухъ плотовъ заплачено 1200 руб., а приспособленіе оныхъ къ дѣйствію стоило 735 р. 35 к.; слѣдовательно, стоимость одной пары плотовъ составляетъ 1935 р. 35 к.

Четырьмя плотами подняты и проведены чрезъ розсыпи: одна грузовая баржа и винтовая шкуна «Хивинецъ»; изъ нихъ: баржа поднята на ровный киль на 1 ф. 5 д., а шкуна на 1 ф $4^1/_2$ д.

Вслѣдствіе этихъ удачныхъ результатовъ разрѣшено построить еще шесть плотовъ, съ постройкою коихъ, можно положительно сказать, будетъ устранено главное препятствіе перехода судовъ чрезъ розсыпи, по ихъ мелководію.

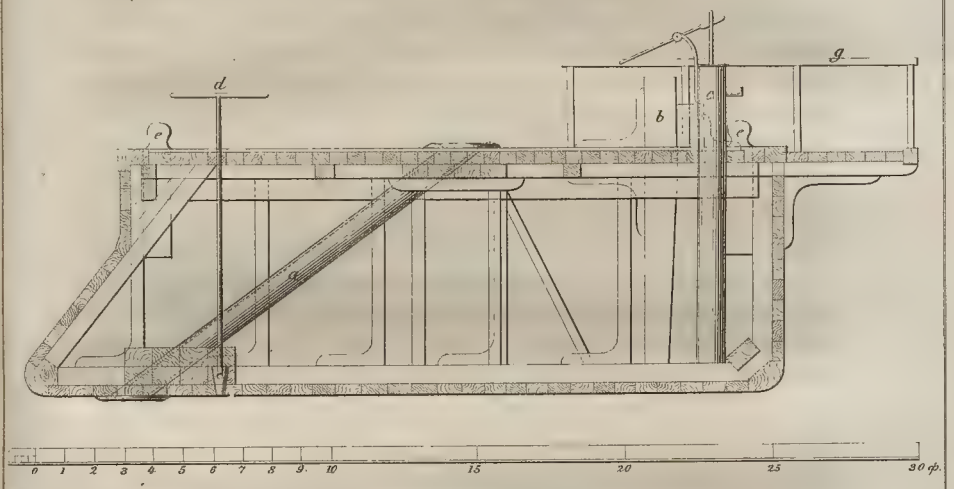
Плоты, какъ уже упомянуто въ отчетѣ за 1861 г., проэктированы Инспекторомъ Кораблестроительныхъ работъ Астраханскаго порта, Подполковникомъ Пельцигомъ.

6) Разныхъ гребныхъ судовъ въ 1862 г. при Астраханскомъ портѣ построено было *двѣнадцать*. Въ 1862 году также приступлено къ окончательной отдѣлкѣ и вооруженію прибывшихъ съ Воткинскихъ заводовъ двухъ желѣзныхъ догрузныхъ баржъ.

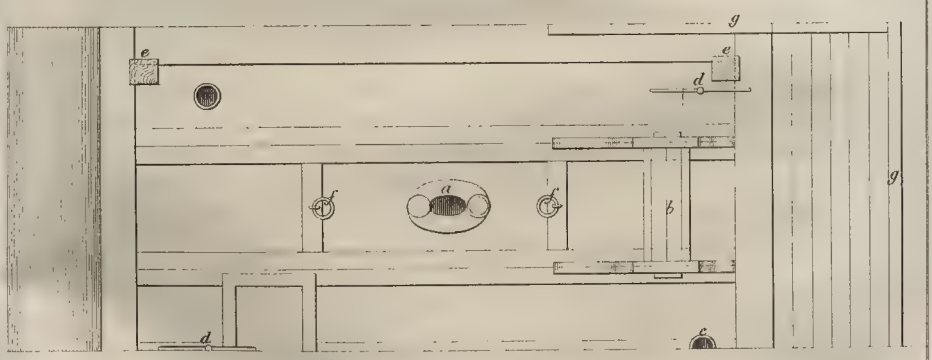
ЧЕРТЕЖЪ ПОДЪЕМНЫМЪ ПЛОТАМЪ

Проэктированнымъ для поднятія судовъ при переходѣ ихъ чрезъ мелководныя россыпи рѣки Волги.

Поперечный разрѣзъ плота.



План полушироты.



a, Клозы для грунтовъ.
b, Брашпиль для натягиванія грунтовъ.
c, Помпы для выкачиванія воды изъ плотовъ.
d, Краны для впуска воды въ плоты.
e, Кнехты для связи плотовъ.
f, Опорные рымы.
g, Поручень.

lith. г. Гундразера.

7) Новые паровые котлы для пароходовъ: «Астрахань» и «Дербентъ» (отч. Д-та за 1861 годъ стр. 61) отправлены въ Астрахань въ навигацію 1862 г., вмѣстѣ съ прочимъ адмиралтейскимъ грузомъ.

Котлы были освидѣтельствованы Главнымъ Инженеръ-Механикомъ Балтійскаго флота, давленіемъ въ 40 ф. на квадр. дюймъ, и признаны совершенно удовлетворительными.

На семъ основаніи съ заводчикомъ Бердомъ, изготовившимъ котлы для парохода «Астрахань», составленъ окончательный разсчетъ, по которому, въ дополненіе къ выданнымъ въ 1861 г. 11.882 р. 50 к., въ 1862 г. уплачены остальные 11.882 р. 50 к.; изготовленіе же котловъ для парохода «Дербентъ», на Адмиталтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, обошлось въ 38.849 р. 50 к.

8) Здѣсь же слѣдуетъ упомянуть объ отправкѣ въ Астрахань: двухъ желѣзныхъ винтовыхъ 15 сильныхъ барказовъ (отч. Д-та за 1861 г. стр. 87), восьми гребныхъ судовъ системы Френсиса (тамъ же стр. 94) и канонирскихъ лодокъ: «Тюлень», «Сѣкира» и «Пищаль»; сіи послѣднія отправлены для усиленія боевыхъ средствъ Каспійской флотиліи, въ замѣнъ постройки съ этою цѣлью новыхъ судовъ.

Всѣ эти суда прибыли въ Астрахань благополучно и приняты тамошнимъ портомъ въ надлежащей исправности.

Командиры лодокъ были снабжены инструкціями на предстоявшее имъ плаваніе, съ указаніемъ на помѣщенное въ Морскомъ Сборникѣ за 1850 г. описаніе проводки въ Астрахань въ 1847 г. шкунъ «Тарантулъ», и «Змѣя», которыя имѣли углубленіе до $5^{3}/_{4}$ ф., но, будучи разгружены на барки, прошли благополучно всѣ пороги и розсыпи, не смотря на то, что на каменистыхъ грядахъ р. Шексны было воды не болѣе одного аршина.

Приспособленія къ тягофорсированнымъ трубамъ вышеупомянутыхъ двухъ барказовъ (отч. Д-та за 1861 годъ стр. 87) не успѣли придѣлать на мѣсто во время нахожденія барказовъ въ Петербургѣ, такъ какъ барказы должны были спѣшить своимъ выходомъ отсюда, чтобы воспользоваться весеннимъ полноводіемъ. Онѣ сдѣланы на Ижорскихъ заводахъ, обошлись въ 196 р. 10 к. и отправлены въ Астрахань.

БАКИНСКІЙ ПОРТЪ.

СПУЩЕНЪ НА ВОДУ.

Американскій скалъ (малая баржа) длиною 34 ф. 4 д., шириною 12 ф. и глубиною 2 ф. 3 д.

Заложенъ въ Августѣ 1861 г. спущенъ на воду 20 Іюня 1862 г.

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Винтовая шкуна «Полярная Звѣзда» (отчетъ Департамента за 1860 г., стр. 42 и 1861, стр. 52).

Спущена на воду 26 Мая 1862 года.

По спускѣ и по отнятіи спусковыхъ полозьевъ, шкуна, съ 350 пудами балласта и главными частями механизма (вѣсомъ до 500 пуд.), углубилась:

Форъ-штевнемъ	5 ф.
Ахтеръ-штевнемъ	7 — 9 д.

Перегиби и воды въ трюмѣ не оказалось.

При испытаніи шкуны подъ парами и въ плаваніи найдено, что машина дѣйствовала исправно, но котлы весьма неудовлетворительно, ибо на разводку паровъ требовалось много времени, паропроизводительность была недостаточна, паръ не поднимался выше 56 ф., и вскорѣ значительно падалъ, понижаясь до атмосфернаго давленія. Скорость хода шкуны, при давленіи пара въ 50 фунт. и при 86 оборотахъ винта, едва достигала 5 узловъ, а при волненіи и зыби винтъ нисколько не выгребалъ.

Главный Инженеръ-Механикъ Балтійскаго флота, разсмотрѣвъ предположенія командира, относительно устраненія сказанныхъ недостатковъ, и находя, что они происходятъ отъ дурной тяги, вслѣдствіе того, что дымовые ящики и дымовые выходы слишкомъ стѣснены, составилъ соображеніе о необходимыхъ въ семъ отношеніи передѣлкахъ, полагая, что стоимость этихъ передѣлокъ не превзойдетъ 300 р.

Заключеніе г. Ламберта утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и предложено къ исполненію.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

1) Въ 1862 году спущена на воду **деревянная баржа**, для погрузки паровыхъ котловъ.

Размѣренія баржи:

Длина между перпендикулярами. . . . 60 ф.
Ширина при верхнемъ планширѣ. . . . 22 — 4 д.

Баржа построена изъ сосновыхъ лѣсовъ, съ желѣзнымъ скрѣпленіемъ. Постройка ея обошлась въ 4365 рублей 21½ коп., на 328 руб. 96 коп. дороже противъ смѣтнаго исчисленія, утвержденнаго Адмиралтействъ-Совѣтомъ.

Передержка произошла единственно отъ возвышенія цѣнъ на вольныхъ мастеровыхъ, которые преимущественно употреблялись для этой постройки.

Строителю, съ сотрудниками его въ постройкѣ, выданы опредѣленные Высочайше утвержденнымъ 14 Марта 1860 года положеніемъ въ награду 2% смѣтной суммы (4036 р. 24¾ к.), составляющіе 80 руб. 72½ коп.

2) Гребныхъ судовъ въ Николаевскомъ портѣ въ 1862 г. было построено—24.

3) 19 Ноября 1862 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о постройкѣ въ Николаевѣ двухъ судовъ, въ размѣрахъ, опредѣленныхъ Парижскимъ трактатомъ, для содержанія крейсерства у восточныхъ береговъ Чернаго моря.

Свѣдѣнія о приведеніи сего повелѣнія въ исполненіе войдутъ въ отчетъ Департамента за 1863 годъ.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ (на Амурѣ).

Въ 1862 году, въ этомъ портѣ спущены на воду слѣдующія суда:

1) **Парусная шкуна «Вторая».**

Построена изъ лиственицы, крѣпленіе желѣзное. Строилась по модели лоцманскихъ ботовъ, высланной изъ Америки.

Размѣренія:

Длина	57 ф. 3½ д.
Ширина съ обшивкой	19 — 6 —
Глубина интрюма	5 — 9 —

Подымаетъ грузу отъ 60 до 70 тонъ.

Имѣетъ назначеніе для работъ по промѣру Амурскаго лимана.

2) **Пароходы военнаго вѣдомства:**

а) 48 сильный рѣчной пароходъ «**Шилка**», изъ лиственицы, съ частью ели.

Строился казенными средствами, вмѣсто пришедшаго въ негодность парохода того же имени, машина котораго, а также исправленные котлы, поступили на новый пароходъ; вновь же откованъ былъ удлиненный валъ, по случаю большей ширины настоящаго корпуса парохода, противу прежняго.

Размѣренія парохода:

Длина	100 ф.
Ширина съ обшивкой	20 — 4 д.
Глубина интрюма	6 — 8 —
Углубленіе на ровный киль	3 — —
Водоизмѣщеніе	60 тонъ.

Пароходъ имѣетъ назначеніе перевозить по Амуру почту и пассажировъ.

б) 45 сильные, высокаго давленія, «**Буксиръ**», «**Польза**» и «**Успѣхъ**».

Размѣренія этихъ трехъ пароходовъ:

Длина	55 футъ
Ширина	14 —
Углубленіе въ полномъ грузу:	
Ахтерштевнемъ	5 —
Форштевнемъ	4 —

Они предназначаются для буксированія судовъ по Амуру, построены въ Америкѣ, изъ желѣза, по заказу чрезъ Инженеръ Подполковника Рейна.

НА АДМИРАЛТЕЙСКИХЪ ИЖОРСКИХЪ ЗАВОДАХЪ.

Въ 1862 г. на заводахъ строились:

1) **Желѣзный 15 сильный пароходъ «Механикъ»** (отчетъ Департамента за 1861 г. стр. 278).

Размѣренія парохода:

Длина между перпендикулярами	75 ф.
Ширина съ обшивкою	12 —
Глубина интрюма	4 — 9 д.

Заложенъ 27 Марта, спущенъ на воду 18 Мая.

Механизмъ высокаго давленія, системы Карлзунда, изготовленъ на заводахъ же, а также на оныхъ построена для парохода **желѣзная шлюпка**, длиною въ 12 ф. 6 д., а шириною 4 ф. 5 д.

Пароходъ стоитъ 15.621 руб.; собственно же корпусъ—8.314 р., а механизмъ—7.307 р.

2) **Маячное судно для большаго Невскаго фарватера.**

Размѣренія онаго:

Длина между перпендикулярами	80 ф.
Ширина съ обшивкою	24 — 6 д.
Глубина	8 — 10 —

Къ постройкѣ приступлено 2 Августа; спущено на воду 25 Октября и тогда же доставлено въ С.-Петербургъ, для окончательной отдѣлки, при здѣшнемъ портѣ.

На постройку корпуса этого судна заводами употреблено: металловъ и матеріаловъ на 18.369 р. 13 к., а работа обошлась въ 8.461 руб. 42 к.

Маячный фонарь изготовляется на тѣхъ же заводахъ, согласно съ указанными Гидрографическимъ Департаментомъ приспособленіями и современными усовершенствованіями; а *освѣтительный аппаратъ*—въ мастерскихъ Дирекціи маяковъ и лоціи Балтійскаго моря.

3) **Два 15 сильные винтовые барказа**, по образцу таковыхъ же барказовъ, построенныхъ въ Швеціи, для Каспійской флотиліи (отчетъ Департамента за 1861 г. стр. 87).

Эти два барказа строятся, согласно съ ходатайствомъ начальника Балтійской съемки, Генералъ-Маіора Борисова, для употребленія при описныхъ работахъ въ Балтійскомъ морѣ, въ замѣнъ винтовыхъ канонирскихъ лодокъ, расходующихъ слишкомъ много топлива.

Размѣренія барказовъ:

Длина	75 ф.
Ширина	11 — 6 д.
Глубина	7 — 1½ —

Одинъ изъ нихъ, согласно съ предположеніемъ, оконченъ постройкою въ 1862 году; но какъ механизмъ былъ изготовленъ только въ Ноябрѣ мѣсяцѣ, то барказъ зимуетъ на заводахъ; постройка же другаго барказа продолжается.

Стоимость корпуса перваго барказа составляетъ	6.065 р.
а механизма	7.001 —
Итого	13.066 —

4) **Желѣзная грузовая баржа**, изъ числа четырехъ, предположенныхъ къ постройкѣ на заводахъ для С. Петербургскаго порта (отчетъ Департамента за 1861 г. стр. 278).

Размѣренія баржи:

Длина	80 ф.
Ширина	22 —
Вышина до верхней кромки планширя	7 — 9 д.
Углубленіе въ полномъ грузу	4 — 6 —

Баржу предполагается изготовить къ веснѣ 1863 г.; остальныя же три будутъ строиться, по мѣрѣ возможности.

5) Кромѣ вышеозначенныхъ судовъ, на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ разрѣшено построить:

Желѣзную пароходную пристань, для Императорской яхты «Александрія», и **двѣ желѣзныя баржи**, по англійскому образцу, для землечерпательной машины, строющейся въ Прус-

сіи (о чемъ сказано ниже). На баржахъ будетъ сдѣлано особое устройство, какъ для пріема грунта съ землечерпательной машины, такъ и для выбрасыванія онаго, чрезъ отверстія, сдѣланныя на днѣ баржъ и закрываемыя глухими люками.

Настоящая деревянная пристань яхты «Александрія», съ окончаніемъ производящихся на ней исправленій, можетъ прослужить только навигацію 1863 года. Замѣнить ее желѣзною признается во всѣхъ отношеніяхъ выгоднымъ.

Размѣренія ея слѣдующія:

Длина	115 ф.
Ширина.	30 — 5 д.
Вышина.	10 — » —

НА ВОТКИНСКИХЪ ЗАВОДАХЪ.

1) Изъ судовъ, строившихся на заводахъ въ 1862 году для Астраханскаго порта (отч. Департамента за 1861 г., стр. 62), **двѣ рѣчныя баржи** окончены постройкою и доставлены въ Астрахань въ Августѣ мѣсяцѣ, въ надлежащей исправности; **двѣ морскія баржи** продолжались постройкою; и **на двухъ барказахъ** и **двухъ ялахъ** желѣзныя работы окончены, а деревянная отдѣлка оставлена до весны 1863 года.

2) Кромѣ того, въ 1862 г., по сношенію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ съ г. Министромъ Финансовъ, Воткинскимъ заводамъ данъ былъ нарядъ на постройку для *С.-Петербургскаго порта*: **четырехъ желѣзныхъ баржъ**, а для *Кронштадтскаго порта:* **четырнадцати флашкоутовъ**, **четырехъ баржъ,** вмѣсто пашскихъ лодокъ, для перевозки мачтовыхъ деревьевъ и другихъ грузовъ; **двухъ безпалубныхъ** и **двухъ палубныхъ баржъ,** съ большими люками; **пяти 18-ти** и **пяти 22 вес. барказовъ**, и **десяти катеровъ**: четырехъ 8-ми, трехъ 12-ти и трехъ 14-ти весельныхъ.

Распредѣленіе постройки этихъ судовъ предоставлено ближайшему усмотрѣнію заводскаго Начальства, которое, сообразно съ средствами заводовъ, должно строить суда, не останавливая выполненія другихъ нарядовъ Морскаго вѣдомства.

Для устраненія же затрудненій какъ въ построеніи судовъ, такъ и въ своевременной выдѣлкѣ для Морскаго вѣдомства желѣза въ потребномъ количествѣ, которое, при введеніи постройки желѣзныхъ броненосныхъ судовъ неминуемо будетъ увеличиваться, г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ просилъ г. Министра Финансовъ объ усиленіи средствъ заводской производительности снабженіемъ заводовъ необходимыми дополнительными устройствами, дабы дать заводамъ возможность быть полезными для Морскаго вѣдомства снабженіемъ онаго, сверхъ нарядовъ на желѣзо, **сараями**, **навѣсами** и **заборами** изъ желобчатаго гальванизированнаго желѣза и постройкою **военныхъ броненосныхъ судовъ** для Каспійскаго моря и **грузовыхъ судовъ** для портовъ Балтійскаго моря.

Вслѣдствіе сего на Воткинскихъ заводахъ устроивается новый заводъ на р. Камѣ, собственно для выдѣлки судоваго желѣза. Заводское Начальство надѣется пустить этотъ заводъ въ дѣйствіе въ 1863 г. А какъ заводъ этотъ строится изъ желѣза, то на работы по его устройству была обращена большая часть заводскихъ кузнецовъ и склепщиковъ, и потому изъ вышеупомянутыхъ судовъ, заказанныхъ для С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ, въ 1862 году могли начать постройку **одной лишь баржи** для Кронштадтскаго порта.

На рѣкѣ Сыръ-Дарьѣ.

По доставкѣ въ фортъ № 1, въ разобранномъ видѣ, **судовъ**, **доковъ, механизмовъ** и **прочихъ предметовъ**, изготовленныхъ въ 1860 и 1861 годахъ для Аральской флотиліи, (отч. Департамента за 1860 г., стр. 60, и 1861, стр. 84), 30 Января было приступлено къ сборкѣ пароходовъ «**Аралъ**» и «**Сыръ-Дарья**».

Пароходъ «**Сыръ-Дарья**» спущенъ на воду 29 Іюля, а «**Аралъ**» 29 Октября. По спускѣ, съ собранными почти окончательно на стапелѣ машинами, углубились:

«Сыръ-Дарья» форштевнемъ 8 д., ахтеръ-штевнемъ 1 ф. 4 д.

«Аралъ» на ровный киль 1 ф. 3 дюйма.

Испытанію парохода «Аралъ» воспрепятствовали наступившіе морозы. Напротивъ того, пароходъ «Сыръ-Дарья» былъ испытанъ неоднократно, и въ послѣдній разъ, 28 Сентября, имѣя на бук-

сирѣ баржу съ грузомъ 4000 пудовъ. При этомъ машина дѣйствовала *отлично* и пароходъ шелъ *удовлетворительно*. Вообще пароходы этой системы, съ заднимъ колесомъ, по удостовѣренію Начальника Аральской флотиліи, вполнѣ соотвѣтствуютъ требованіямъ тамошняго плаванія; замѣченный же въ п. «Сыръ-Дарья» единственный недостатокъ, сильное сотрясеніе, Флигель-Адъютантъ Бутаковъ надѣется устранить діагональными скрѣпленіями изъ угловаго желѣза, что уже и сдѣлано на пароходѣ «Аралъ».

По спускѣ парохода «Аралъ» приступлено къ сборкѣ **понтоннаго дока**. Для производства работъ по сборкѣ сихъ судовъ и установкѣ механизмовъ наняты два машиниста, срокомъ на два года, съ платою за лѣтніе мѣсяцы по 45 руб., а за зимніе по 25 р. сер.

Въ дополненіе къ 62.800 р., отпущеннымъ, какъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1861 г. (ст. 86), на расходы по доставкѣ судовъ и прочихъ предметовъ въ степь, къ мѣсту назначенія, сборку, установку и окончательную отдѣлку ихъ, въ распоряженіе Командира Отдѣльнаго Оренбургскаго корпуса, по недостаточности этой суммы, для удовлетворенія всѣхъ расходовъ по настоящей операціи, ассигновано въ распоряженіе г. Генералъ-Адъютанта Безака еще 15 т. руб., и особо, на жалованье двумъ вышеупомянутымъ машинистамъ—1680 р.

Кромѣ того, уплачено Департаментомъ въ таможенные сборы за доставленные изъ Швеціи паровые котлы парохода «Перовскій» и паровато барказа «Обручевъ», 1133 р. 97 к.

ВЪ ФИНЛЯНДІИ.

Въ 1862 г. въ Финляндіи приступлено къ постройкѣ **винтовыхъ канонирскихъ лодокъ «Горностай» и «Соболь»** (отч. Департамента за 1861 г. стр. 74). Работы начаты 20 Августа, закладка произведена 6 Октября и къ 1 Января 1863 г. постройка лодокъ доведена до $^{7}/_{12}$ полной ихъ готовности.

По удостовѣренію наблюдающаго за постройкою лодокъ Корабельнаго Инженера Капитана *Базанова*, всѣ матеріалы для постройки лодокъ, согласно съ контрактомъ, имѣются на герфи въ полномъ количествѣ и хорошаго качества; дубовые лѣса

прусской заготовки, безъ пороковъ. Отличительное достоинство постройки состоитъ въ томъ, что въ мѣстахъ съ крутою погибью кладутся штуки самородной кривизны.

По представленію Капитана Базанова и руководствуясь бывшими примѣрами, Департаментъ разрѣшилъ отмѣнить обшивку лодокъ мѣдью на стапеляхъ, съ тѣмъ, чтобы таковая была произведена въ Кронштадтѣ, во время нахожденія лодокъ, для постановки механизмовъ, въ докѣ, въ томъ соображеніи, что переходъ лодокъ моремъ изъ Біернеборга въ Кронштадтъ, безъ мѣдной обшивки, выкажетъ промахи конопатки и брызгасной работы, которые въ докѣ могутъ быть исправлены, при чемъ равномѣрно представится возможность проконопатить вторично подводныя части лодокъ.

За постройку лодокъ въ теченіе 1862 г. выдано:

Въ задатокъ	45.966 р.
За произведенныя работы	45.967 —

Сверхъ сего отпущено отъ казны болтовой мѣди 935 п. 16 ф.

ЗА ГРАНИЦЕЮ.

1) Въ 1862 году за границею строилось *двадцать одно* судно, а именно: въ Англіи баттарея «**Первенецъ**»; въ Бельгіи: пароходъ «**Нева**», **буксирный пароходъ и баржа** (два послѣднія судна для Амурскаго края); въ Гамбургѣ шкуна «**Сахалинъ** и **пятнадцать шлюпокъ системы Френсиса**, и въ Пруссіи **землечерпательная машина**.

2) Кромѣ того, въ этомъ же году пришелъ въ С.-Петербургъ пароходъ «**Аксъ**», о постройкѣ котораго, а также объ обстоятельствахъ, сопровождавшихъ его первое плаваніе, имѣются подробныя свѣдѣнія въ отчетѣ Департамента за 1861 г. на стр. 80.

3) Изъ вышеупомянутыхъ судовъ постройкою окончены: шкуна «**Сахалинъ**», пароходъ «**Нева**» и шлюпки; постройка остальныхъ четырехъ продолжается.

4) **Желѣзная винтовая транспортная шкуна «Сахалинъ», въ 40 силъ** (отч. Д-та за 1861 г. стр. 88).

Нанятый на шкуну вольный механикъ *Сведбергъ* нашелъ со-

вершенно необходимымъ, вслѣдствіе предстоящей шкунѣ службы у ереговъ Восточной Сибири, имѣть нѣкоторыя запасныя вещи для механизма оной, но которыя верфь не соглашалась поставить на свой счетъ.

Главный Инженеръ-Механикъ Балтійскаго флота призналъ таковое требованіе механика Сведберга основательнымъ.

Хотя, по смыслу контракта, верфь была обязана снабдить шкуну *всѣми запасными вещами*, но какъ эти вещи не были поименованы, а между тѣмъ по механической части указано было на снабженіе шкуны именно запаснымъ винтомъ; образцомъ же для постройки и снабженія строившихся на верфи судовъ, при заключеніи контракта, по объясненію верфи, приняты были строимыя въ Гамбургѣ купеческія суда, которыя всегда имѣютъ самое незначительное число запасныхъ предметовъ, то эти обстоятельства, по мнѣнію Россійскаго Генеральнаго Консула въ Гамбургѣ г. Фрейтагъ Фонъ Лорингофена, заставляли опасаться, что третейскій судъ, къ которому полагали прибѣгнуть, постановитъ приговоръ, неблагопріятный для нашего Правительства.

Вслѣдствіе сего г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, разрѣшивъ заказать запасныя вещи для механизма шкуны «Сахалинъ», за объявленную верфью сумму 5.030 марокъ (около 3 т. р. с.), на счетъ Морскаго вѣдомства, предложилъ Департаменту наблюдать, чтобы впредь въ контрактахъ съ точностію поименовывались всѣ запасныя вещи, коими заводчики обязаны снабжать суда.

Шкуна окончательно изготовлена верфью и сдана командиру, Капитанъ-Лейтенанту Корнилову, $^{10}/_{22}$ Марта.

Предварительно она была осмотрѣна опытными экспертами, а механизмъ ея, сверхъ того, особою техническою коммиссіею.

Эксперты актомъ удостовѣрили, что гротъ-мачта, признанная въ 1861 г. негодною, замѣнена другою, самаго высшаго достоинства, и что шкуна во всѣхъ отношеніяхъ должна быть признана первокласснымъ судномъ, обѣщающимъ хорошія морскія качества.

Хотя Капитанъ-Лейтенантъ Корниловъ указалъ экспертамъ на нѣкоторые недостатки въ шкунѣ, *какъ въ военномъ суднѣ*, но требованія его найдены были невходящими въ условія контракта.

*

Коммиссія пробовала паровой котелъ гидравлическимъ давленіемъ въ 40 фунт. на кв. дюймъ, и результаты пробы найдены удовлетворительными.

По обмѣру интрюма шкуны найдено, что въ грузовыхъ отдѣленіяхъ ея заключается пространства 18.130 куб. футъ, кромѣ того, въ отдѣленіяхъ, необходимыхъ для запасовъ шкуны, 1870 куб. фут., такъ что вся внутренняя вмѣстительность шкуны составляетъ 20 т. куб. футъ.

Шкуна, принявъ грузъ, отправилась изъ Гамбурга $^{15}/_{2}$ Марта.

Слѣдовавшій съ заводчиковъ штрафъ, въ количествѣ 268 р. 70 к., возвращенъ имъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 6 Іюня ст. 22.569), въ томъ вниманіи, что незначительное замедленіе (менѣе двухъ мѣсяцевъ) въ сдачѣ шкуны произошло отчасти и вслѣдствіе исполненія нѣкоторыхъ сверхконтрактныхъ работъ.

Изъ рапортовъ Командира шкуны, помѣщенныхъ въ Морскомъ Сборникѣ за 1862 г., можно вывести то общее заключеніе, что хотя отдѣлка шкуны неизящна, но вообще шкуна выстроена правильно, прочно и соотвѣтственно своему назначенію, какъ транспортнаго судна. Недостатки, какіе были, какъ выше сказано, найдены въ шкунѣ Командиромъ оной, устранены имъ посредствомъ нѣкоторыхъ передѣлокъ, произведенныхъ во время пребыванія шкуны въ Англіи.

Механизмъ шкуны, будучи **хорошо сдѣланъ и вѣрно установленъ,** дѣйствуетъ **удовлетворительно**, сообщая ей, при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, скорость отъ $7^{1}/_{2}$ до 8 узловъ.

Морскія качества шкуны, на сколько они успѣли обозначиться, удовлетворительны; шкуна обладаетъ хорошею остойчивостью и, имѣя проволочный такелажъ, можетъ нести большіе паруса безъ обремененія; скорость хода ея подъ парусами весьма удовлетворительна (въ полный бейдевиндъ, въ рифъ-марсельный вѣтеръ, около 9 узловъ въ часъ).

Въ 1862 г., какъ по постройкѣ этой шкуны, а равно транспорта **«Гилякъ»** и прочихъ судовъ, поименованныхъ на 88 страницѣ отчета Департамента за 1861 годъ, такъ и по плаванію транспорта и шкуны, израсходовано:

За контрактныя и сверхконтрактныя работы и на различные расходы по вооруженію и снабженію судовъ 10.648 р. 36 к.

На жалованье и содержаніе сборщика и установщика (отч. Депар. за 1861 г. стр. 91).	4.445 р. 80 д.
На уплату по двумъ упомянутымъ въ отчетѣ Департамента за 1861 г., на стр. 92, кредитивамъ	38.513 — 20 —
Какъ данный шкунъ «Сахалинъ» кредитивъ въ 4250 ф. стер., разсчитанный на годовое плаваніе шкуны, оказался недостаточнымъ, ибо плаваніе шкуны значительно продолжилось противу первоначально предположеннаго срока, то Командиръ шкуны занялъ въ Капштадтѣ и въ Гонгъ-Конгѣ у мѣстныхъ банкировъ 5000 ф. стерл., за которые уплачено Государственному Банку	34.763 — 70 —
Итого	88.371 р. 6 к.

Департаментъ считаетъ долгомъ выразить, съ своей стороны, полную признательность Барону Фрейтагъ-фонъ-Лорингофену за всѣ труды его и за то обязательное содѣйствіе, которое г. Баронъ постоянно оказывалъ, какъ Департаменту, такъ и офицерамъ, наблюдавшимъ за постройкою означенныхъ судовъ, по исполненію настоящей операціи.

5) **Пятнадцать шлюпокъ**, изъ желобчатаго гальванизированнаго желѣза, по системѣ гражданина Сѣверо-Американскихъ Штатовъ Френсиса.

Всѣ эти шлюпки предназначаются для описныхъ работъ, по тѣмъ удобствамъ и выгодамъ, которыя онѣ представляютъ въ семъ отношеніи, сравнительно съ деревянными гребными судами, и кои изложены въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 20 и 21.

Изъ означенныхъ 15 шлюпокъ: *десять* заказаны были г. Френсису, по ходатайству Гидрографическаго Департамента, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 20 Декабря 1861 г. ст. 22.330), для описныхъ работъ въ Балтійскомъ морѣ. Данныя для заказа этихъ шлюпокъ, относительно формы и размѣреній, внутренняго расположенія и тѣхъ качествъ, кои онѣ должны имѣть для предстоящей имъ службы, сообщены были завѣдующимъ гидрографическими работами въ Балтійскомъ морѣ, Генералъ-Маіоромъ Борисовымъ, и разсмотрѣны Корабле-

строительнымъ Техническимъ Комитетомъ. Шлюпки 8 вес., длиною 28 ф., а шириною 6 ф. 10 д., по 556 руб. сер. за каждую. *Одна*, тѣхъ же размѣровъ и той же цѣны, построена по ходатайству Гидрографическаго Департамента, для прибрежнаго промѣра Ладожскаго озера; и *четыре* — по требованію Главнаго Командира Николаевскаго порта, для описныхъ работъ въ Коркинесскомъ заливѣ, на тѣхъ же условіяхъ, длиною 25 и шириною 5 фут., по 390 руб. сер. за каждую, не считая расходовъ по доставкѣ.

Всѣ *пятнадцать* шлюпокъ построены, и первыя одиннадцать доставлены были въ Петербургъ въ Маѣ мѣсяцѣ. По освидѣтельствованіи оныхъ, онѣ приняты въ казну, съ уплатою контрагенту причитавшихся ему по контракту 6.105 руб. сер. Остальныя же четыре доставлены въ Одессу, но окончательнаго разсчета по нимъ еще не сдѣлано.

6) **Плавучая окованная баттарея «Первенецъ», въ 300 силъ** (отч. Деп. за 1861 г. стр. 95).

Работы по постройкѣ баттареи были двукратно осмотрѣны Директоромъ Кораблестроительнаго Департамента, во время пребыванія его въ Англіи, въ Августѣ мѣсяцѣ, при чемъ онъ присутствовалъ при испытаніи желѣза, предназначаемаго въ постройку баттареи.

Все это желѣзо, предварительно употребленія онаго въ дѣло, подвергается испытанію посредствомъ растяженія, въ присутствіи наблюдающаго за постройкою баттареи Капитана 1 ранга Шварца и другихъ нашихъ инженерныхъ офицеровъ, находящихся при этой постройкѣ (отчетъ Депар. за 1861 г. стр. 97).

Желѣзо выдерживаетъ пробу значительно выше положеннаго по контракту, при чемъ средній выводъ изъ *десяти* опытовъ показываетъ, что все желѣзо выдерживало растягательную силу до $24^1/_2$ тонъ на кв. дюймъ.

Чертежи внутренняго расположенія баттареи составлены самимъ заводомъ, на которомъ она строится (Thames Iron Works), и одобрены Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ. Какъ они, такъ равно и всѣ полученные Департаментомъ детальные чертежи баттареи напечатаны Департаментомъ, въ дополненіе къ спесификаціи баттареи, изданной Департаментомъ съ цѣлью распространенія между инженерами

спеціальныхъ свѣдѣній о постройкѣ броненосныхъ судовъ (отч. Департ. за 1861 г. стр. 366).

Для производства платежей по постройкѣ баттареи въ 1862 г. выслано векселей на сумму 38.543 ф. стерл. 6 шил. и 8 пен., или 275.966 р. 40 к. сер., что съ платежами до 1862 г. составитъ 554.832 р. 30 к.

Капитанъ 1 ранга Шварцъ, отъ 29 Декабря, удостовѣряетъ, что работы производятся успѣшнѣе прежняго и, если не встрѣтится препятствія и промедленія при пригонкѣ брони, то можно надѣяться, что баттарея будетъ изготовлена къ Августу 1863 г., въ чемъ заводчики не сомнѣваются.

Относительно механизма баттареи слѣдуетъ сказать, что, согласно съ предположеніемъ, заявленнымъ въ отчетѣ Департамента за 1861 г. на стр. 96, и съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 31 Марта, ст. 22.457), на изготовленіе для баттареи механизма въ 300 силъ новѣйшей экономической системы заводчиковъ Модзлея и Фильда, съ ними заключенъ контрактъ, по которому они обязались къ сроку постройки баттареи изготовить сказанный механизмъ съ котлами, винтомъ, всѣми принадлежностями и запасными вещами, а также съ установкою на судно и съ отвѣтственностію въ теченіе одного года за прочность и доброкачественность механизма, за объявленную ими цѣну 20.400 фунт. стерл., что составитъ на наши деньги, съ банкирскими расходами около 148 т. руб. сер. или около 493 руб. за каждую нарицательную силу.

Въ число этой суммы въ 1862 году выслано векселей на 16.320 фунт. стерл., за которые уплачено Государственному Банку 113.020 руб. 10 коп.

Для изученія механизма и наблюденія за качествомъ матеріаловъ, которые будутъ употребляемы на постройку онаго, и вообще для усовершенствованія познаній по механической части, командированы въ Англію, съ Высочайшаго соизволенія, Инженеръ-Механики Подпоручики: *Трапезниковъ* и *Титовъ*; имъ даны отъ Департамента инструкціи, въ коихъ обращено ихъ вниманіе на то обстоятельство, что самымъ дѣйствительнымъ способомъ къ пріобрѣтенію надлежащихъ практическихъ свѣдѣній по избранной ими спеціальности слѣдуетъ признать личное участіе въ работахъ, рядомъ съ хорошими мастеровыми.

Какъ наблюденіе за постройкою баттареи и изготовленіемъ для нея механизма потребуетъ отъ Капитана 1 ранга Шварца, независимо отъ другихъ, возлагаемыхъ на него, порученій, усиленной дѣятельности, при чемъ ему будутъ предстоять особые расходы, то на покрытіе оныхъ г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ нашелъ справедливымъ производить ему, на время постройки баттареи, особое пособіе по 275 ф. стерл. въ годъ, съ отнесеніемъ сего расхода на операціонныя суммы по постройкѣ баттареи. Таковое распоряженіе утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 18 Апрѣля 1862 года, ст. 22.485.

7) **Паровая землечерпательная машина**, для С-Петербургскаго порта.

Необходимость имѣть при здѣшнемъ портѣ нѣсколько паровыхъ землечерпательныхъ машинъ усмотрѣна еще въ 1860 году.

Вслѣдствіе сего Департаментъ тогда же входилъ въ сношеніе съ многими заводчиками о доставленіи условій на постройку двухъ землечерпательныхъ машинъ: *одной* небольшой, отъ 20 до 25 силъ, длиною около 80 футъ и шириною 16 футъ, при углубленіи въ водѣ не болѣе $3^1/_2$ футъ, для очистки каналовъ, съ тѣмъ условіемъ, чтобы таковая землечерпательная машина въ состояніи была проходить подъ всѣ Невскіе мосты, поднимать грунтъ съ глубины отъ $2^1/_2$ ф. до 15 футъ, и имѣла бы рядъ черпаковъ въ срединѣ, впереди машины; а *другой* для очистки фарватеровъ на открытомъ мѣстѣ, между С.-Петербургомъ и Кронштадтомъ, съ механизмомъ отъ 35 до 40 нарицательныхъ силъ, для подъема грунта съ глубины отъ 7 до 22 футъ.

Хотя Департаментомъ и были получены разнообразныя предложенія на построеніе обѣихъ землечерпательныхъ машинъ, но вслѣдствіе сокращеній смѣтныхъ ассигнованій Морскаго Министерства, представилась возможность заказать лишь одну изъ помянутыхъ машинъ и притомъ меньшаго размѣра.

Кораблестроительный Техническій Комитетъ, при участіи Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота, разсмотрѣвъ предложенія пяти заводчиковъ (всѣ иностранцы), нашелъ, что заказъ можетъ быть отданъ или Обществу Кокериль или же Берлинскому заводчику *Егельсу*, такъ какъ только ихъ чертежи

и техническія данныя вполнѣ отвѣчаютъ всѣмъ требуемымъ условіямъ, и по тому уваженію, что эти заводы слѣдуетъ предпочесть другимъ по извѣстности, которою пользуются ихъ издѣлія. Сверхъ того, система землечерпательной машины, предложенная заводчикомъ Эггельсомъ, занимающимся постройкою подобныхъ машинъ съ 1836 года, оказалась на дѣлѣ удобнѣе другихъ системъ, доказательствомъ чему служатъ построенныя имъ машины для портовъ Штетина, Любека и Гаппенса, а также для подрядчиковъ, углубляющихъ Кронштадтскія гавани. Сія послѣдняя вполнѣ удовлетворяетъ тѣмъ условіямъ, которыя отъ нея требовались по контракту.

По симъ соображеніямъ и какъ цѣна, объявленная Эггельсомъ, была ниже цѣны Общества Кокериль, то съ Еггельсомъ заключенъ контрактъ на построеніе *желѣзной паровой землечерпательной машины*, въ 25 силъ, со всѣми необходимыми снарядами и принадлежностями, съ доставкою въ С.-Петербургъ и съ отвѣтственностію за прочность и исправное дѣйствіе машины въ теченіи одного года, за объявленную имъ цѣну 40.500 прусскихъ талеровъ, что на наши деньги, съ банкирскими расходами, составитъ до 44 т. руб. сер.

Размѣренія машины:

Длина.	83	ф.	$10^1/_2$	д.
Ширина	$17^1/_2$	—	»	—
Углубленіе на ровный киль	3	—	6	—
Глубина интрюма. .	10	—	»	—

Осадка въ полномъ грузу, съ машиною и полнымъ количествомъ угля, отъ $3^1/_2$ до 4 футъ.

Землечерпательный аппаратъ долженъ поднимать земли, средней тяжести, на глубинѣ 15 ф., отъ 7 до 8 куб. сажень въ часъ; особенность его состоитъ въ томъ, что черпаки устроены въ срединѣ судна и приспособлены такъ, чтобы поднимать грунтъ впереди онаго. Всѣ части машины, которыя находятся выше 7 футъ надъ ординаромъ воды, легко снимаются, для свободнаго прохода машины подъ мостами.

Машина должна быть доставлена въ С.-Петербургъ, въ полномъ составѣ, $^1/_{13}$ Іюня 1863 г.

Для платежей по этому заказу выслано векселей на 33.250 Прусскихъ талеровъ, за которые уплачено—35.857 р. 30 к.

Для наблюденія за работами, освидѣтельствованія употребляемыхъ въ дѣло матеріаловъ и разъясненія могущихъ встрѣтиться недоразумѣній въ техническомъ отношеніи, командированъ въ Берлинъ, съ Высочайшаго соизволенія, Инженеръ-Механикъ Подпоручикъ *Герасимовъ*.

Ему поручено также изучить во всей подробности устройство механизма и землечерпательнаго аппарата и вообще ознакомиться со способомъ дѣйствія онымъ, такъ какъ, до сихъ поръ, весьма часто встрѣчалось затрудненіе въ исправленіи самыхъ незначительныхъ поврежденій въ имѣемыхъ у насъ землечерпательныхъ машинахъ, для устраненія коихъ, а также для управленія 35 сильною машиною, выписанною изъ Англіи, оказалось необходимымъ нанять въ Англіи особаго механика, съ значительнымъ жалованьемъ, а именно: по 1.950 р. въ годъ.

8) **Буксирный желѣзный пароходъ въ 100 силъ и грузовая баржа** для Амурскаго края.

Заказаны Обществу Кокериль, вслѣдствіе ходатайства Исправляющаго должность Генералъ-Губернатора Восточной Сибири, въ видахъ ускоренія сплава значительныхъ казенныхъ грузовъ по рѣкѣ Амуру.

На заказъ этихъ судовъ, а равно на командированіе въ Бельгію, для заключенія контракта, Адъютанта Генералъ-Маіора Корсакова, Ротмистра *Муравьева*, какъ офицера, близко знакомаго съ судоходствомъ по Амуру, послѣдовало Высочайшее соизволеніе 2 Апрѣля.

Общество Кокериль соглашалось принять на себя изготовленіе парохода и баржи за 326.000 франковъ или около 90 т. р. с. Эта цѣна оказалась ниже цѣнъ всѣхъ прочихъ заводчиковъ, предложившихъ свои услуги; съ Обществомъ заключенъ контрактъ, по соглашенію, относительно техническихъ условій, съ агентами Морскаго Министерства въ Бельгіи, Капитаномъ 1 ранга Княземъ *Лобановымъ-Ростовскимъ* и Капитанъ-Лейтенантомъ *Федоровымъ*.

Размѣренія этихъ судовъ:

	Парохода.	Баржи.
Длина	150 ф.	160 ф.
Ширина	24 —	25 —
Углубленіе	2 —	2 —

Съ грузомъ 5.600 пуд.

По контракту, суда должны были быть окончены постройкою 31 Декабря 1862 г. и тогда же погружены, въ частяхъ, на судно, нанятое, по распоряженію Общества, для доставленія въ Николаевскъ.

Контрактная плата уменьшена противу первоначально объявленной Обществомъ и распредѣлена такъ:

За построеніе и полное вооруженіе парохода	195.000 фр.
За построеніе и полное вооруженіе баржи .	56.000 —
За доставку ихъ въ частяхъ, а вмѣстѣ съ ними и другаго груза, всего въ количествѣ 500 тонъ	63.000 —
Итого	314.000 фр.

Сверхъ того, Общество обязуется выслать въ Николаевскъ для сборки судовъ трехъ мастеровыхъ, за особую плату.

На операцію эту Департаментомъ выслано векселей на сумму 276 т. франковъ, за которые уплачено 75.965 р. 40 коп.; сверхъ того, выдано Ротмистру Муравьеву на подъемъ, путевыя издержки и заграничное содержаніе 2.280 руб. 57½ к., всего 78.245 р. 97½ к., каковая сумма уплачена изъ наличныхъ суммъ Департамента и подлежитъ возврату, въ свой источникъ, изъ военнаго капитала Восточной Сибири, согласно съ предположеніемъ Генералъ-Маіора Корсакова, по ходатайству котораго дальнѣйшее наблюденіе за постройкою судовъ, по случаю вызова изъ за границы Адъютанта Муравьева и возложенія на него другихъ служебныхъ занятій, а также составленіе разсчета съ Обществомъ Кокериль по этому заказу, возложены на Капитанъ-Лейтенанта Федорова.

9) Доставленные въ Николаевскъ на транспортѣ «Гилякъ» построенные на Гамбургской верфи Годефроа, Бейтъ и К° же-

лѣзные колесные 40 сильные пароходы «**Сунгуча**» и «**Усури**» и двѣ *желѣзныя баржи* (отч. Д-та за 1861 г. стр. 88) собраны и будутъ спущены на воду весною 1863 года.

Въ заключеніе отдѣла о кораблестроеніи слѣдуетъ и въ настоящемъ году упомянуть о *претензіи заводчика Нобеля*, по дѣлу объ изготовленіи имъ трехъ корабельныхъ машинъ, дабы можно было, не прибѣгая къ дѣламъ Департамента, имѣть надлежащія свѣдѣнія объ этой претензіи, коль скоро представится въ этомъ надобность.

Въ отчетѣ Департамента за 1861 годъ, на стр. 103—111, изложена сущность этой претензіи, а также сдѣланныя по оной Морскимъ Министерствомъ распоряженія, окончившіяся въ томъ году отказомъ Нобелю въ его ходатайствѣ о выдачѣ ему отъ казны ссуды.

Въ 1862 году, Нобель подалъ прошеніе на Высочайшее Имя, чрезъ посредство Шведскаго Министра Иностранныхъ Дѣлъ. Въ прошеніи, опровергая заключеніе особой Коммиссіи, изъ членовъ Министерствъ: Финансовъ и Морскаго, разсматривавшей его претензію, онъ ходатайствовалъ объ уплатѣ ему, для разсчета съ кредиторами, 551 т. руб. составляющихъ сумму его долговъ, въ вознагражденіе хотя части тѣхъ убытковъ, которые онъ понесъ вслѣдствіе нарушенія Морскимъ Министерствомъ обѣщанія заказывать ему корабельныя машины.

Прошеніе это, по Высочайшему Его Императорскаго Величества повелѣнію, препровождаемо было къ г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ, для сообщенія по оному совокупнаго заключенія Министерствъ Финансовъ и Морскаго.

Г. Министръ Финансовъ сообщилъ, что какъ вопросъ о томъ, имѣетъ ли Нобель право на полученіе вознагражденія, былъ уже подробно разсмотрѣнъ упомянутою Коммиссіею и рѣшенъ ею отрицательно, то, не усматривая за тѣмъ изъ настоящаго прошенія Нобеля какихъ либо новыхъ обстоятельствъ, которыя могли бы измѣнить сущность таковаго рѣшенія, онъ остается при прежде данномъ имъ по сему дѣлу мнѣніи и полагаетъ это прошеніе Нобеля оставить безъ послѣдствій.

Раздѣляя таковое мнѣніе и находя, кромѣ того, что нѣкоторыя замѣчанія Нобеля, приводимыя имъ въ опроверженіе заключенія Коммиссіи, противорѣчатъ истинѣ, г. Управляющій Мор-

скимъ Министерствомъ сообщилъ г. Министру Иностранныхъ Дѣлъ, Князю Горчакову, что и онъ, съ своей стороны, полагалъ бы оставить прошеніе Нобеля безъ уваженія.

ОТДѢЛЪ II.

ОБЪ ИСПРАВЛЕНІИ СУДОВЪ И ИХЪ МЕХАНИЗМОВЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

Суда.

1) *Исправлены по дефектамъ* яхты: *паровыя*—«**Александрія**» и «**Стрѣльна**» и парусныя—«**Королева-Викторія**», «**Никса**», «**Волна**» и «**Костя**»; пароходы: «**Ильмень**», «**Курьеръ**», «**Ладога**», «**Онега**», «**Ястребъ**», «**Фонтанка**», «**Славянка**» и «**Разсыльный**»; винтовыя канонирскія лодки: «**Взрывъ**», «**Копчикъ**», «**Вѣдьма**», «**Сѣкира**», «**Тюлень**», «**Пищаль**», «**Кольчуга**», «**Дождь**», «**Вьюга**», «**Ядро**», «**Волна**», «**Комаръ**» и «**Толчея**»; паровая шлюпка «**Самоваръ**»; **голландскіе буера, брантвахтенное судно, маякъ Большаго Невскаго фарватера, землечерпательная паровая машина**, *сорокъ семь* портовыхъ и грузовыхъ судовъ разныхъ наименованій и *двѣсти одинадцать* гребныхъ судовъ.

2) *По особымъ распоряженіямъ и случаямъ* исправленія были произведены: на броненосной канонирской лодкѣ «**Опытъ**»; на пароходахъ: «**Араксъ**», «**Славянка**» и «**Вѣстовой**»; **на маячномъ суднѣ** Елагинскаго фарватера и на *шести* портовыхъ грузовыхъ судахъ.

3) Вытащены, *для исправленія*, въ каменный элингъ Новаго-Адмиралтейства канонирскія лодки «**Прибой**» и «**Марево**», а на Мортоновъ элингъ канонирская лодка «**Проказникъ**» и **кранная машина**.

На эти ремонтныя работы, а также на устройство вновь двухъ и на исправленіе остальныхъ крышъ, съ установкою оныхъ надъ судами, на зимнее время, употреблено:

Матеріаловъ на 17.188 р. 59 3/4 к.
Рабочей силы — 29.013 — 99 —

Итого на 46.202 р. 58 3/4 к.

Механизмы.

По механизмамъ. паровой яхты «**Александрія**», пароходовъ: «**Ильмень**», «**Онега**», «**Ладога**», «**Ястребъ**» и «**Славянка**»; канонирскихъ лодокъ: «**Опытъ**», «**Сѣкира**», «**Вѣдьма**», «**Тюлень**», «**Дождь**», «**Копчикъ**» и «**Толчея**», были произведены незначительныя ремонтныя работы, на кои употреблено матеріаловъ на 281 р. 15 1/4 к. и рабочей силы на 29 р. 20 к.; весь же расходъ по этому предмету составляетъ 310 р. 35 1/4 к.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

Въ 1862 году *исправлены по дефектамъ* слѣдующія суда: корабль «**Синопъ**»; фрегаты «**Пересвѣтъ**» и «**Касторъ**», корветы «**Соколъ**», «**Баянъ**» и «**Волъ**»; Императорская яхта «**Штандартъ**»; пароходо-фрегаты «**Рюрикъ**», «**Гремящій**», «**Смѣлый**» и «**Храбрый**»; пароходъ «**Ижора**»; шкуны «**Компасъ**» и «**Секстанъ**»; тендеръ «**Копчикъ**»; транспорты «**Артельщикъ**», «**Красная горка**» и «**Аландъ**»; яхта «**Забава**»; канонирскія лодки «**Зарница**», «**Роса**», «**Снѣгъ**», «**Буря**», «**Панцырь**», «**Шалунъ**», «**Прибой**», «**Пчела**», «**Иней**», «**Приливъ**», «**Отливъ**», «**Дымъ**», «**Щука**», «**Вихрь**», «**Русалка**», «**Мечь**», «**Повѣса**», «**Коршунъ**», «**Ершъ**», «**Баба-Яга**», «**Молнія**», «**Гулъ**», «**Сорванецъ**», «**Громъ,**» «**Бурунъ**», «**Зыбь**», «**Лѣшій**», «**Шквалъ**», «**Шмель**», «**Осетръ**», «**Толчея**», «**Зарево**», «**Дождь**», «**Комаръ**», «**Сѣкира**», «**Щитъ**», «**Стерлядь**», «**Буянъ**», «**Картечь**», «**Забіяка**», «**Оборотень**», «**Марево**», «**Домовой**» и «**Вѣдьма**»; маячное судно и корабельный гидравлическій докъ.

Также производились нѣкоторыя работы и исправленія: на корабляхъ «**Императоръ Николай 1-й**», «**Гангудъ**», «**Ретвизанъ**», «**Императоръ Петръ 1-й**», **Владиміръ**»,

«Сысой-Великій», **«Великій Князь Михаилъ»**, **«Прохоръ»** и **«Іезекіиль»**; на фрегатахъ: **«Олегъ»** **«Полканъ»**, и **«Свѣтлана»**; на корветахъ **«Медвѣдь»** и **«Гридень»**; на пароходахъ: **«Владиміръ»**, **«Петербургъ»** и **«Соломбала»**; на бригахъ: **«Полинуръ»** и **«Филоктетъ»**; на шкунахъ: **«Алеутъ»**, **«Метеоръ»**, **«Радуга»** и **«Опытъ»**; на транспортахъ **«Молога»** и **«Двина»** на двухъ; **плавучихъ докахъ, внутренней брантвахтѣ** и на трехъ **грузовыхъ судахъ.**

Сверхъ того были произведены: а) столярныя работы на фрегатѣ **«Пересвѣтъ»** и яхтѣ **«Забава»**, хозяйственнымъ способомъ, по распоряженію командировъ этихъ судовъ, съ отпускомъ: на фрегатъ 922 руб. 22 коп., а на яхту 2650 руб.; и б) особыя приспособленія, по указанію Капитана 1 ранга Римскаго-Корсакова, на канонирскихъ лодкахъ **«Копье»**, **«Колчанъ»**, **«Шлемъ»** и **«Лукъ»**, имѣвшихъ назначеніе для плаванія съ воспитанниками Морскаго Кадетскаго корпуса.

БЫЛИ ВВЕДЕНЫ ВЪ ДОКИ.

а) Петра I-го.

ФРЕГАТЫ:

«Олегъ»—для осмотра конопати по пазу, при чемъ снято было пять поясьевъ мѣдной обшивки, фрегатъ оконопаченъ, гдѣ слѣдовало, и вновь обшитъ мѣдью.

«Свѣтлана»—для осмотра и для подводки новаго фальшгиля, при чемъ скобы, связывающія передній и задній ахтерштевни, замѣнены новыми; съ обѣихъ сторонъ задняго ахтерштевня и по подзору положены мѣдные наугольники, снята вся мѣдная обшивка, фрегатъ проконопаченъ и вновь обшитъ мѣдью.

Громобой—для осмотра.

Корветъ **«Витязь»** и клипера **«Яхонтъ»** и **«Изумрудъ»**—для окончательной отдѣлки и установки механизмовъ.

Фрегатъ, корветъ и клипера зимуютъ въ докѣ.

Канонирскія лодки **«Зарево»**, **«Вѣдьма»** и **«Копье»**,—для осмотра и проконопаченія подводныхъ частей.

Флашкоутъ подъ водолазный колоколъ—для разбора.

б) Николаевскій.

Корветы:

«**Варягъ**»—для установки механизма, проконопаченія и обшивки мѣдью.

«**Соколъ**»—для осмотра, при чемъ снята мѣдная обшивка, корветъ проконопаченъ и вновь обшитъ мѣдью.

«**Гридень**»—для осмотра.

Императорская яхта «**Штандартъ**»—для осмотра и исправленія.

Клиперъ «**Всадникъ**»—для снятія механизма.

(Яхта и клиперъ зимуютъ въ докѣ).

Батопортъ—для исправленія.

в) На мортонов элингѣ были вытащены:

Корветъ «**Медвѣдь**»—по случаю обращенія его подъ внутреннюю брантвахту.

Шкуны «**Компасъ**»—для осмотра и «**Алеутъ**»—для исправленія поврежденій въ подводной части.

Транспортъ «**Артельщикъ**»—для окраски подводной части.

Канонирскія лодки: «**Снѣгъ**», «**Шлемъ**» и «**Комаръ**»—для исправленія ихъ подводныхъ частей.

Пароходы «**Ильмень**», «**Петербургъ**», «**Нева**» и «**Онега**»—для окраски подводныхъ частей.

Четыре желѣзныя баржи—для исправленія и окраски подводныхъ частей.

Подняты на плавучіе доки:

а) На корабельный о пяти частяхъ:

Двѣнадцать винтовыхъ канонирскихъ лодокъ—для исправленія подводныхъ частей; **двадцать двѣ грузовыя лодки; двадцать девять флашкоутовъ** и, на зимнее время, **малый плавучій докъ**, для исправленія.

б) На малые: шкуны «**Баканъ**» и «**Вѣха**»—первая для осмотра, послѣдняя для окраски подводной части.

Канонирскія лодки: «**Вѣдьма**», «**Сорванецъ**», «**Роса**,»

«**Вихрь**», «**Повѣса**», «**Марево**», «**Ершъ**», «**Шмель**», «**Чайка**» и «**Панцырь**»—для исправленія въ подводныхъ частяхъ, и «**Осетръ**»—для придѣлки *шести* рулей, по проэкту Контръ-Адмирала Бутакова, для опытовъ.

Пожарный желѣзный ботъ—для окраски.

Грузовой ботъ—для исправленія подводной части.

Остроконечный флашкоутъ—для придѣлки фундамента подъ машину, выкачивающую воду изъ плавучихъ доковъ.

Винтовой барказъ—для окраски подводной части.

Плотъ, на коемъ имѣется машина для выкачки воды изъ понтоновъ—для исправленія.

Кромѣ казенныхъ судовъ, на мортоновъ элингъ и доки поднято было *восемь* частныхъ судовъ.

Механизмы.

Сдѣланы новые паровые котлы: на корветъ «**Варягъ**» и на канонирскія лодки: «**Зарница**», «**Балагуръ**», «**Шквалъ**», «**Громъ**», «**Лѣшій**», «**Толчея**», «**Бурунъ**», «**Забіяка**», «**Буря**», на лодкахъ: «**Сорванецъ**», «**Пчела**» и «**Зыбь**»—капитально исправлены паровые котлы. На пароходо-фрегатѣ «**Рюрикъ**» сдѣланы новые желѣзные кожухи.

На Императорской яхтѣ «**Штандартъ**» сдѣланы новыя гребныя колеса.

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Исправлены по дефектамъ: пароходы «**Соломбала**» и «**Самоѣдъ**», шкуна «**Задорная**», брантвахты: *дальняя* и *ближняя*, три *флашкоута* и нѣсколько *гребныхъ* и *портовыхъ* судовъ. Исправленіе всѣхъ этихъ судовъ стоило 2.500 руб. сер.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

Суда.

Въ продолженіи 1862 года при Николаевскомъ портѣ *исправлены по дефектамъ*: Императорская яхта 1, корветовъ 8,

пароходовъ 10, въ томъ числѣ 5 Русскаго Общества Пароходства и Торговли; шкунъ и транспортовъ 18, лоцъ-тендеровъ 2, плавучій маякъ 1, канонирскихъ лодокъ, флашкоутовъ, винтовыхъ катеровъ, ботовъ и баржъ 18, разныхъ гребныхъ судовъ 107 (*).

Изъ этихъ судовъ вытащено было на имѣющійся въ Николаевѣ небольшой Мортоновъ элингъ 20, а въ особый судостроительный докъ 3.

Начатое въ 1861 году капитальное исправленіе поднятаго изъ воды въ Севастополѣ парохода «**Владиміръ**» остановлено по не ассигнованію нужной на сей предметъ суммы. Исправленіе же, также поднятаго изъ воды въ Севастополѣ, парохода «**Казбекъ**» продолжается, съ употребленіемъ необходимыхъ для сего матеріаловъ изъ портоваго наличія и съ отнесеніемъ расходовъ на покупку недостающихъ матеріаловъ, а равно на наемъ мастеровыхъ, на остатки отъ смѣтныхъ суммъ 1862 года.

Пароходъ будетъ окончательно приготовленъ къ плаванію къ Іюню мѣсяцу 1863 года.

Работы, произведенныя на немъ въ 1862 году, стоютъ до 22.310 р. 80¼ к.

Въ отчетѣ за 1861 г. (стр. 118) заявлено, что, по недостаточности размѣровъ Мортонова элинга въ Николаевѣ и по значительности расходовъ, сопряженныхъ съ вытаскою судовъ въ тамошній судостроительный докъ, оказывается необходимымъ болѣе значительныя, по своимъ размѣрамъ, суда Черноморской флотиліи, для окраски и исправленія подводныхъ частей оныхъ, вытаскивать на Мортоновъ элингъ, устроенный въ Севастополѣ Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли, въ чемъ и заключенъ съ этимъ Обществомъ контрактъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, (журн. 25 Іюля 1862 г. ст. 22.652), на *три* года, съ платою Обществу: за вытаску и спускъ каждаго судна по 120 руб., а за пребываніе судовъ на элингѣ, по 42 р. въ сутки, безъ различія силъ и тонъ, но не свыше 1.600 тонъ.

На семъ основаніи, въ 1862 году, на означенный докъ были

(*) Нѣкоторыя маловажныя исправленія по судамъ, крейсеровавшимъ у восточныхъ береговъ Чернаго моря, были исполнены Сухумъ-Кальскою станціею, на что употреблено матеріаловъ на 155 р. 68 к.

вытащены слѣдующія суда: пароходъ «**Тамань**», винтовыя шкуны: «**Анапа**», «**Бомборы**», «**Эльборусъ**» и парусная «**Опытъ**», за что причитается Обществу 2.923 р. 19 к.

Механизмы.

Капитально исправлены паровыя машины: на корветахъ «**Зубръ**», «**Вепрь**», «**Волкъ**», «**Удавъ**», и на пароходахъ: «**Сулинъ**» и «**Инкерманъ**»; на шкунахъ: «**Редутъ-Кале**», «**Бомборы**» и «**Донъ**», и на транспортѣ «**Воинъ**».

Менѣе значительныя исправленія въ механизмахъ произведены на *четырнадцати* судахъ. Паровыхъ котловъ передѣлано 7, исправлено 25; дымовыхъ трубъ вновь сдѣлано 3, исправлено 9; угольныхъ ямъ передѣлано 6, исправлено 48; бассейновъ исправлено 2.

На эти исправленія выписано было изъ Англіи: 21½ тонъ ломурскаго желѣза и 2.250 *желѣзныхъ дымогарныхъ трубокъ*; кромѣ того, пріобрѣтено, чрезъ Почетнаго Гражданина Поталова, мѣдныхъ дымогарныхъ трубокъ числомъ 934, вѣсомъ 493 пуда 4 фунта. Сіи послѣднія оказались лучше и дешевле тѣхъ, которые выписывались въ прежнее время изъ Англіи. За эти предметы заплачено: за желѣзо — 632 ф. 9 ш. 11 пенс. и за дымогарныя трубки: желѣзныя — 3.356 р. 53 коп., мѣдныя — 6.708 р. 71 к.

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

Суда.

1) *Исправлены по дефектамъ*: пароходы: «**Тарки**», «**Астара**» и «**Бурлакъ**», транспортъ «**Астрабадъ**», *пять* грузовыхъ и *шестъ* **догрузныхъ баржъ, плавучій докъ, землечерпательная машина, старое маячное судно** и 81 **гребное судно**. Стоимость исправленій простиралась на 19.033 руб. 59¼ коп.

2) Окончено исправленіе парохода «**Уралъ**», какъ по корпусу такъ и по механизму (отч. 1861 г., стр. 119) и пароходъ находился въ плаваніи. Исправленіе этого парохода и передѣлка паруснаго транспорта «**Кура**», снова въ пароходъ, обошлись въ 39.737 руб. 33½ к.

3) На **винтовыхъ баркасахъ** Астрабадской станціи (отч. 1861 г. стр. 81), сдѣланы нѣкоторыя передѣлки и приспособленія, стоившія 3.075 р. 9½ к.

4) На пароходѣ «**Дербентъ**» установлены новые котлы и приступлено къ исправленію всей деревянной отдѣлки судна.

5) Винтовыя канонирскія лодки «**Сѣкира**» и «**Пищаль**» вытащены на берегъ, для капитальнаго исправленія и обшивки подводной части цинкомъ. Для уменьшенія валкости и увеличенія продольной связи въ этихъ судахъ, предполагается придѣлать къ нимъ добавочные кили, и кромѣ того, сдѣлать на нихъ фальшборты.

6) На желѣзномъ транспортѣ «**Калмыкъ**» исправленъ киль, переломившійся между обоими кормовыми штевнями.

Съ этою цѣлью былъ командированъ въ Тюкъ-Караганскій заливъ, Полковникъ *Пельцингъ*.

Киль исправленъ желѣзными полосами на заклепкахъ, какъ показано на чертежѣ, на которомъ имѣются и рисунки употребленнаго для работъ по исправленію киля особо устроеннаго для сего ящика, подъ кормовую часть транспорта.

Устройство ящика обошлось въ 369 р. 64¼ к.

По окончаніи работъ на транспортѣ, ящикъ былъ разобранъ и доставленъ въ Баку.

7) На плавучій докъ были подняты: пароходъ «**Дербентъ**», винтовая канонирская лодка «**Тюлень**» и три **грузовыя баржи**. При чемъ подводныя части парохода «**Дербентъ**» и одной баржи окрашены составомъ *Гюибера* (отч. 1860 г. стр. 249), а другой—составомъ *Пепинстера*.

8) Кромѣ этихъ судовъ Каспійской флотиліи, на плавучій докъ Астраханскаго порта было поднято *четыре судна* Общества «Кавказъ и Меркурій»: шкуны «**Каспій**» и «**Волга**» и пассажирскіе пароходы: «**Константинъ**» и «**Николай Новосельскій**», за что, а равно за исправленіе и окраску этихъ судовъ, Обществомъ уплачено 3.347 р. 14 к.

9) Для исправленія подводныхъ клинкетовъ плавучаго дока сдѣланъ ящикъ, стоющій 64 р. 6¾ к.

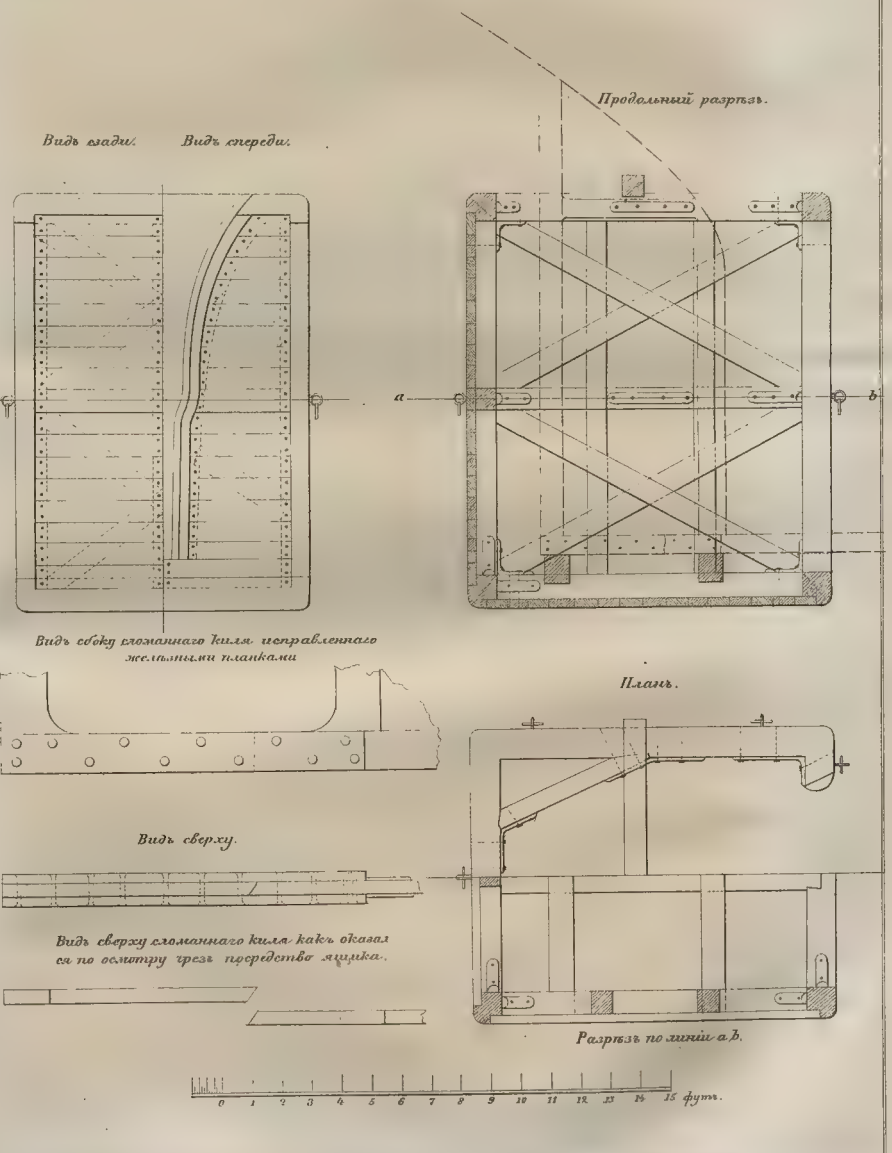
Механизмы.

Исправленія въ механизмахъ произведены: на транспортѣ «**Калмыкъ**», шкунахъ: «**Хивинецъ**» и «**Персіянинъ**», паро-

ЧЕРТЕЖЪ ЯЩИКА

сдѣланнаго при Астраханскомъ портѣ для исправленія сломаннаго киля винтоваго транспорта

„КАЛМЫКЪ".



ходахъ: «**Астрахань**», «**Дербентъ**», «**Тарки**», «**Уралъ**», «**Астара**», и «**Бурлакъ**», на двухъ **винтовыхъ баркасахъ**, на **плавучемъ докѣ** и на **землечерпательной машинѣ**. Стоимость этихъ исправленій составляетъ 6.622 р. 87½ к.

БАКИНСКІЙ ПОРТЪ.

Суда.

Продолжалось капитальное исправленіе парусной шкуны «**Муха**» (отч. 1861 г. стр. 120).

Исправлены по дефектамъ: пароходъ «**Астрахань**», винтовая шкуна «**Персіянинъ**», транспортъ «**Калмыкъ**», три **баржи** и шесть **портовыхъ** и **гребныхъ** судовъ.

Незначительныя ремонтныя работы произведены на *десяти* судахъ Каспійской флотиліи, заходившихъ во время навигаціи въ Баку, а также, на *трехъ* судахъ Общества «Кавказъ и Меркурій».

Механизмы.

Произведены нѣкоторыя исправленія въ механизмахъ парохода «**Уралъ**», винтовыхъ шкунъ: «**Бухарецъ**», «**Персіянинъ**» и транспорта «**Калмыкъ**».

РЕВЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Суда.

Исправлены по дефектамъ: винтовые корабли «**Вола**» и «**Ретвизанъ**»; винтовыя шкуны «**Баканъ**» и «**Вѣха**» и плавучій *Ревельштейнскій* маякъ.

Механизмы.

Произведены исправленія въ механизмахъ вышеупомянутыхъ *четырехъ* паровыхъ судовъ.

Исправленія по корпусу означенныхъ *пяти* судовъ обошлись

въ 8.411 р. 68¾ к., а по механизмамъ въ 77 руб. 35 коп. Сверхъ того, какъ для этихъ судовъ, такъ и для *Домеснескаго* маяка и *береговой брантвахты*, сдѣлано различныхъ вещей, въ замѣнъ пришедшихъ въ негодность, на 14.076 р. 64¼ к.

Въ 1862 г., какъ и въ прежніе годы, были произведены незначительныя исправленія на заходившихъ въ Ревель судахъ, а именно: на корабляхъ: «**Гангудъ**» и «**Императоръ Николай I**»; на канонирской лодкѣ «**Снѣгъ**», на транспортѣ «**Красная-горка**» и на яхтѣ «**Никса**». Стоимость этихъ исправленій простиралась на 358 р. 23 к.

СВЕАБОРГСКІЙ ПОРТЪ.

На основаніи разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта и по обстоятельствамъ, изложеннымъ въ отчетѣ за 1861 г. (на стр. 121), винтовыя канонирскія лодки: «**Броня**», «**Порывъ**», «**Щеголь**», «**Оса**», «**Мятель**», «**Градъ**», «**Морозъ**», «**Звонъ**», «**Туманъ**», «**Пламя**», «**Гоголь**», «**Туча**», «**Выстрѣлъ**», «**Пострѣлъ**» и «**Чайка**», капитально исправлены на Гельсингфорской частной верфи, съ уплатою верфи за каждую по 2.500 р. и, сверхъ того, 3.900 р. за исправленіе четырехъ изъ этихъ лодокъ, а именно: «**Порывъ**», «**Туча**», «**Градъ**» и «**Гоголь**», какъ оказавшихся въ несравненно худшемъ состояніи противу лодки «**Хватъ**», на стоимости исправленія которой была опредѣлена общая цѣна, за исправленіе остальныхъ 15 лодокъ, если онѣ не окажутся въ состояніи, худшемъ противу лодки «**Хватъ**».

Механизмы означенныхъ *шестнадцати* лодокъ также капитально исправлены мастерскими порта, на что употреблено матеріаловъ на 3.313 р. 64 к. и рабочей силы на 7.646 р. 80 коп.

Вообще, капитальное исправленіе выше поименованныхъ 16 канонирскихъ лодокъ стоило 54.860 р. 44 к.

Исправлены по дефектамъ: **Кальбодегрундскій плавучій маякъ**, винтовыя канонирскія лодки: «**Трескъ**» и «**Лихачъ**»; транспортная шкуна «**Марія-Софія**,» **плавучій докъ** № 3, *шесть* **гребныхъ канонирскихъ лодокъ**, 14 **баржъ**, **флашкоутъ** для подъема якорей и другихъ тяже-

стей, и 50 разныхъ **гребныхъ** и **портовыхъ** судовъ. Кромѣ того, одна **гребная канонирская лодка** была приспособлена для опытовъ надъ подводными минами и отправлена въ Ревель.

Изъ судовъ, на коихъ производились исправленія, были подняты на плавучій докъ: **Кальбодегрундскій маякъ,** винтовыя канонирскія лодки: «**Хватъ**», «**Трескъ**», «**Лихачъ**», «**Градъ**», «**Приливъ**», «**Кольчуга**», «**Картечь**», «**Зыбь**» и «**Осетръ**»; двѣ **гребныя канонирскія лодки** и **двѣ баржи.**

Изъ судовъ, заходившихъ въ Свеаборгъ въ навигацію 1862 года, исправленія произведены на пароходо-фрегатѣ «**Гремящій**», яхтахъ: «**Забава**» и **Королева-Викторія**»; на пароходѣ «**Курьеръ**» и на 26 винтовыхъ лодкахъ 1 и 2 отрядовъ шкерной флотиліи. Онѣ обошлись въ 2.334 руб. $27^1/_2$ к.

Дефектныя исправленія обошлись въ 11.788 р. $97^1/_4$ к.

ОТДѢЛЪ III.

О РАЗБОРѢ И ПРОДАЖѢ СТАРЫХЪ СУДОВЪ, А ТАКЖЕ ОБЪ ОБРАЩЕНИИ ВОЕННЫХЪ СУДОВЪ ВЪ ПОРТОВЫЯ И ПОДЪ БЛОКШИФЫ.

С. ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

Продано, съ торговъ, *пятнадцать* грузовыхъ и *двадцать четыре* гребныхъ судна, по совершенной ветхости оныхъ, за 650 руб.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

1) *Разобраны* 42 грузовыхъ судна. Стоимость добытыхъ при этомъ матеріаловъ составляетъ до 2808 р. 71 к.

2) Отъ разбора днища корабля «**Георгій Побѣдоносецъ**» (отч. Департ. за 1860 и 1861 г. на стр. 79 и 123) получено:

Красной мѣди	896 п.	34 ф.	на	10.638 р. 42 к.
Зеленой —	229 —	34 —	—	1.932 — » —
Желѣза —	2278 —	5½ —	—	1.457 — 92 —
Свинца —	27 —	5 —	—	32 — 55 —
Дерева и дровъ до 74 саж.	» —	» —	—	1.210 — 87 —
Итого на	»			— 15.271 р. 76 к.

На работы по разборкѣ днища употреблено 18.105 челов. на . . . . . 13.216 — 65 —

За тѣмъ въ остаткѣ . . . . . 2.055 р. 11 к.

3) *Проданы:*

Пароходы —	«**Охта**»	за 10.250 р.	Съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журн. 4 Іюля 1862 г. ст. 22.624.
	«**Ижора**»	— 8.000 —	
Транспорты —	«**Ока**»	— 6.300 —	
	«**Нѣманъ**»	— 10.000 —	Съ полнымъ вооруженіемъ и оснасткою.
	«**Гапсаль**»	— 12.300 —	

4) Здѣсь же слѣдуетъ сказать о нѣкоторыхъ обстоятельствахъ по дѣлу о продажѣ въ 1860 году, съ торговъ, между прочимъ, корпусовъ фрегатовъ: «**Амфитрида**», разстрѣлянnаго при опытахъ на сѣверномъ фарватерѣ, и «**Церера**», а также транспорта «**Або**» (отч. Депар. за 1860 г. стр. 79).

Корпусъ фрегата «**Амфитрида**», по окончаніи опытовъ разстрѣливанія онаго, затонулъ, а потому и не могъ быть приведенъ въ Кронштадтъ.

Надзоръ за нимъ порученъ былъ смотрителю баракъ, находящихся на Лисьемъ-Носу. Мѣсто, на которомъ затонулъ фрегатъ, отстояло отъ Лисьяго-Носа на 10 верстъ, и, слѣдовательно, надзоръ за фрегатомъ, въ особенности въ ночное и осеннее время, былъ крайне затруднителенъ.

Фрегатъ затонулъ, имѣя: *якорь* въ 135 пудовъ, 60 саж. *цѣпи; два верпа*, съ *кабельтовами* и *буйрепами*, завезенными

для того, чтобы фрегатъ не могъ быть стащенъ на глубину, и *1400 пуд. чугуннаго балласта.*

Всѣ эти предметы, по разборкѣ фрегата, должны были быть сданы въ портъ.

Между тѣмъ, купецъ *Байковъ*, перекупившій фрегатъ у купца Забѣгаева, представилъ только: *якорь, цѣпь* и *250 пуд. балласта*, отозвавшись, что остальныхъ вещей онъ не нашелъ на фрегатѣ, при подъемѣ днища онаго изъ воды.

Постоянныхъ часовыхъ нельзя было имѣть на фрегатѣ. При дальнемъ же разстояніи фрегата отъ Лисьяго-Носа, на которомъ находились эти часовые, нельзя было услѣдить за цѣлостью всѣхъ вещей, оставшихся на фрегатѣ; балластъ же могъ утратиться при самой разломкѣ днища, скатываясь въ воду.

По симъ уваженіямъ, Адмиралтействъ-Совѣтъ разрѣшилъ: убытокъ, происшедшій отъ несдачи сказанныхъ вещей съ фрегата «**Амфитрида**», всего на 1.355 р. 17 к., принять на счетъ казны (журн. 19 Сент. ст. 22.721).

Въ объявленіи о продажѣ корпуса фрегата «**Церера**» и транспорта «**Або**», на основаніи свѣдѣній, доставленныхъ Кронштадтскимъ портомъ, сказано было, что эти суда имѣютъ подводное крѣпленіе—*мѣдное*, а надводное *желѣзное*.

Между тѣмъ купецъ Байковъ, объявивъ, что въ означенныхъ судахъ все крѣпленіе оказалось желѣзное, просилъ удовлетворить его за неоказавшуюся въ судахъ мѣдь.

Таковая претензія купца Байкова, въ отношеніи транспорта «**Або**», разъяснена окончательно; по фрегату же «**Церера**» еще нѣтъ.

Изъ хранящихся въ Архивѣ Морскаго Министерства дѣлъ и документовъ, относительно постройки транспорта «**Або**», оказалось, что первоначально дѣйствительно предполагалось построить его съ *мѣднымъ* крѣпленіемъ въ подводной части, какъ это значилось въ его строительномъ формулярѣ, но потомъ это распоряженіе было отмѣнено Высочайшимъ повелѣніемъ, чтобы транспорту дать крѣпленіе желѣзное. Это Высочайшее повелѣніе, а равно и рапортъ Корабельнаго Инженера Поручика *Федорова*, назначеннаго для наблюденія за постройкою транспорта, — о томъ, что, по прибытіи въ «**Або**», онъ нашелъ, что транспортъ оконченъ наборомъ и скрѣпленъ желѣ-

зомъ и деревянными нагелями, — сохранились въ дѣлахъ, *въ подлинникахъ*.

Посему на возвращеніе купцу *Байкову*, изъ экономическаго капитала Морскаго Министерства, 3.563 р. 20 коп., составляющихъ разность между стоимостью полученнаго при разборкѣ сего судна желѣзнаго крѣпленія, а именно 340 пуд., и того же количества мѣднаго крѣпленія, послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе, въ 9 день Апрѣля 1862 г., согласно съ положеніемъ Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 21 Марта, ст. 22.445).

Транспортъ «**Або**», съ пятью другими судами, былъ проданъ оптомъ за 40.000 р. (отч. Д-та за 1860 г. стр. 79).

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

За ветхостью и по случаю упраздненія сего порта *разобраны*: пароходы «**Смирный**» и «**Полезный**» (*), бригъ «**Новая-земля**», **внутренняя брантвахта**, транспорты: «**Кемь**» и «**Соловецкъ**», *четыре* **подъемные бота, землечерпательная машина, флашкоутъ** и *три* **плота**.

По повѣркѣ вѣдомостей о разборкѣ означенныхъ судовъ оказалось, что при этомъ матеріаловъ получено достаточно, а именно на 34.059 р. 75¼ к.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

Разобрано: **гребныхъ судовъ** 14 и **одна канонирская лодка**, служившая въ послѣднее время флашкоутомъ.

Проданы, съ торговъ: выброшенный на мель въ 1860 году, у Очакова, **грузовой ботъ** за 200 р., и **корпусъ землечерпательной машины**, съ понтонами и прочею принадлежностью, за 317 рублей.

Въ *Сухумъ-Кальской* станціи разобраны *два* **портовые барказа**.

(*) Какъ корпуса, такъ и механизмы.

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

Разобраны, въ дрова, при Астрабадской станціи, блокшифы: «**Ардонъ**» и «**Кама**».

Проданы, съ торговъ, по совершенной негодности къ дальнѣйшему употребленію, *одно* **грузовое** и *семнадцать* разныхъ **гребныхъ** судовъ, за 585 руб.

Обращены: одна **баржа** въ **догрузное** судно, а винтовая шкуна «**Казакъ**» въ **грузовую баржу** (отч. 1861 г. стр. 119). Передѣлка шкуны стоитъ 13.556 р. 53¾ к.

РЕВЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Разобрана **гребная канонирская лодка,** подвергавшаяся взрыванію подводными минами. При этомъ получено: желѣза 30 пуд., чугуна 7 пуд. 10 фун. и дровъ 9 саж., всего на сумму до 31 руб. сер.

Продано: семь **гребныхъ** судовъ и три **рыбацкія лодки,** при чемъ выручено 18 руб. 5 коп.

СВЕАБОРГСКІЙ ПОРТЪ.

1) *Разобранъ* корпусъ винтовой канонирской лодки «**Колчанъ**», при чемъ, кромѣ годныхъ для дальнѣйшей службы дѣльныхъ вещей, получено лому желѣза, свинца, чугуна и дровъ на 290 руб. 4 коп. О механизмѣ лодки сдѣлано будетъ заключеніе по доставкѣ онаго въ Кронштадтъ. *Проданы, съ торговъ*, совершенно-негодныя къ употребленію, 31 **гребное** судно, за 45 руб. *Передѣланы* четыре *гребныя канонирскія лодки въ грузовыя баржи*, съ глухими люками, и съ тѣмъ приспособленіемъ, что помѣщаемый въ нихъ грузъ можетъ оставаться запертымъ и запечатаннымъ, впредь до пріема его въ магазины, согласно съ дополненіемъ къ циркуляру Кораблестроительнаго Департамента 3 Мая 1861 г. № 11, относительно сдачи

адмиралтейскаго груза въ порты Свеаборгскій и Ревельскій (отч. Депар. стр. 360).

2) Здѣсь слѣдуетъ упомянуть о результатѣ наблюденій надъ членами разбиравшагося въ Свеаборгѣ корабля «**Андрей**», напитанными *трономъ*, въ сравненіи съ членами того же корабля, ненапитанными этимъ составомъ (отч. Депар. за 1861 г. стр. 125).

Изъ этихъ наблюденій, по заключенію Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, оказалось, что члены, пропитанные трономъ, сохранились нисколько не лучше тѣхъ, которые не были обмазаны симъ составомъ, а потому, вслѣдствіе таковаго результата, ничего не представляющаго въ пользу трона, дѣло объ испытаніи сего состава разрѣшено считать конченнымъ.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ (на Амурѣ).

По совершенной неблагонадежности къ дальнѣйшей службѣ механизма парохода «**Аргунь**», въ 60 силъ, *корпусъ* сего парохода обращенъ въ грузовую баржу, а *механизмъ*—въ ломъ металла.

Всего въ 1862 г. отъ продажи и разборки неблагонадежныхъ къ дальнѣйшей службѣ судовъ и паровыхъ механизмовъ выручено:

Деньгами	48.665 р.	5 к.
Матеріалами . . .	52.460 —	$56^1/_4$ —
Итого на. . .	101.125 —	$61^1/_4$ —

ОТДѢЛЪ IV.

О ВООРУЖЕНІИ СУДОВЪ И СНАБЖЕНІИ ИХЪ ЗАПАСАМИ.

С.-ПЕТЕРБУРСКІЙ ПОРТЪ.

Изъ судовъ, состоявшихъ при С.-Петербургскомъ портѣ въ 1862 году, были вооружены и снабжены запасами, по кораблe-

строительной части, паровыя яхты: «**Александрія**» и «**Стрѣльна**»; пароходы: «**Вѣстовой**», «**Ильмень**», «**Ладога**», «**Онега**», «**Разсыльный**», «**Славянка**», **Фонтанка**», и «**Ястребъ**»; канонирская лодка «**Взрывъ**» и *сорокъ четыре* портовыя судна, а также Царскіе катера и загородныя гребныя суда на 7; канонирскія лодки: «**Вѣдьма**», «**Тюлень**» и «**Ершъ**»; **маякъ Большаго Невскаго фарватера, брантвахты:** большой и малой Невы и большой Невки и **землечерпательная машина**—на 6; **паровая шлюпка** на 5; парусныя яхты: «**Волна**», «**Королева-Викторія**», «**Костя**» и «**Никса**», пароходъ «**Аракъсъ**», и **маякъ Елагинскаго фарватера**—на 4; канонирскія лодки: «**Вьюга**», «**Дождь**», «**Кольчуга**», «**Комаръ**», «**Копчикъ**», «**Пищаль**», «**Сѣкира**» и «**Ядро**»; **два паровые барказа, бота малой конструкціи**—на 3 и **желѣзная баржа**—на 2 мѣсяца.

Стоимость матеріаловъ, вещей и припасовъ, отпущенныхъ на всѣ вышеозначенныя суда, простирается на 54.956 руб. 44¾ коп., и, кромѣ того, выдано деньгами, на покупку окрасочныхъ и канцелярскихъ матеріаловъ—7.692 руб. 83¼ коп.

За тѣмъ весь расходъ С.-Петербургскаго порта по этой статьѣ, въ 1862 году, составлялъ 62.649 руб. 28¼ коп.

КРОНШАДТСКІЙ ПОРТЪ.

Въ 1862 году при Кронштадтскомъ портѣ были вооружены и снабжены запасами, по кораблестроительной части, слѣдующія суда:

1) Отправленныя въ дальнее плаваніе: фрегатъ «**Дмитрій Донской**» и клипера «**Жемчугъ**» и «**Алмазъ**»—на годъ.

2) Имѣвшія обыкновенное плаваніе *семьдесятъ пять* судовъ, а именно: корабли—«**Гангудъ**» на 4 и «**Императоръ Николай I-й**» на 3 мѣсяца; фрегаты—«**Касторъ**» на 3 и «**Пересвѣтъ**» на 1 мѣсяцъ; корветы—«**Баянъ**» на 3 и «**Соколъ**» на 1 мѣсяцъ; клиперъ «**Всадникъ**» на 4 мѣсяца; пароходо-фрегаты «**Храбрый**» на 8, «**Смѣлый**», «**Рюрикъ**», «**Гремящій**» и «**Владиміръ**», а также пароходы «**С.-Петербургъ**», «**Курьеръ**», «**Невка**» и «**Ижора**»—на 6 мѣся-

цевъ; Императорская яхта «**Штандартъ**», яхта «**Забава**», шкуны—«**Секстанъ**» и «**Компасъ**» на 6 мѣсяцевъ; канонирскія лодки—«**Панцырь**» и «**Шмель**» на 7, «**Лѣшій**», «**Ершъ**», «**Повѣса**» и «**Стерлядь**» на 6, «**Осетръ**» на 5; «**Снѣгъ**» на 4; *сорокъ* таковыхъ же лодокъ на 3 мѣсяца; транспорты «**Артельщикъ**» и «**Красная-Горка**» на 6, тендеръ «**Копчикъ**», **маячное судно, корабельный плавучій докъ** и паровой барказъ «**Лоцманъ**» на 7 мѣсяцевъ.

Сверхъ того, снабжены были нѣкоторыми запасами фрегаты «**Громобой**» и «**Олегъ**» и корветы «**Гридень**», «**Варягъ**» и «**Витязь**».

Стоимость отпущеннаго на эти суда такелажа, а равно прочихъ матеріаловъ и припасовъ составляетъ 180.641 р. 21½ к.

Кромѣ того, выдано деньгами:

На матеріалы для окраски *шестидесяти трехъ* судовъ	13.193	р. 2¾	к.
На ремонтъ мебели, на *четырехъ* судахъ.	240	— »	—
На каютные уборы, для клиперовъ «**Жемчугъ**» и «**Алмазъ**»	998	— 96	—
На позолоту *девяти* судовъ.	841	— 66	—
На освѣтительные матеріалы на *четыре* судна	1.276	— 71¼	—
На покупку столоваго сервиза для парохода «**Рюрикъ**».	119	— 45	—
На ремонтъ сервизовъ, на *10* судахъ.	431	— 79¼	—
На библіотеки, для *трехъ* судовъ . .	700	— »	—
На канцелярскіе припасы: на *двадцать одно* судно, Начальнику Эскадры канонирскихъ лодокъ и командовавшему лодками, плававшими съ воспитанниками Морскаго Кадетскаго Корпуса. . . .	491	— 18½	—
Итого . . .	18.292	— 78¾	—

Походная церковь устроена была на фрегатѣ «**Дмитрій Донской**».

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Въ 1862 году при Архангельскомъ портѣ были вооружены и снабжены запасами, для плаванія, слѣдующія суда: пароходо-фрегатъ «**Соломбала**» на 6, шкуны: «**Полярная звѣзда**» и «**Задорная**», пароходъ «**Самоѣдъ**» и обѣ **брантвахты** на 4 мѣсяца, на что израсходовано матеріаловъ и выдано наличныхъ денегъ на сумму 19.304 р. ½ к.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

Изъ судовъ Черноморской флотиліи, въ 1862 году, были вооружены и снабжены запасами по положенію: Императорская яхта «**Тигръ**» на 8 мѣсяцевъ; винтовые корветы: «**Кречетъ**» на годъ; «**Ястребъ**», «**Удавъ**», «**Рысь**», «**Зубръ**», «**Волкъ**» и «**Вепрь**»—на 6 м.; шкуны «**Пицунда**» и «**Эльборусъ**» на годъ; «**Туапсе**» на 9, «**Псезуапе**», «**Анапа**», «**Бомборы**», «**Редутъ-Кале**», «**Новороссійскъ**», «**Келасуры**» и «**Саукъ-Су**» на 6 и «**Абинъ**» на 4 мѣсяца; пароходъ «**Алушта**» на 6 м.; транспорты: «**Воинъ**», «**Донъ**» и «**Салгиръ**» на 6 мѣсяцевъ; колесные пароходы: «**Турокъ**» на годъ; «**Тамань**» на 10, «**Инкерманъ**», «**Прутъ**» и «**Сулинъ**» на 6 мѣсяцевъ; винтовые катера: № 2 на 6 и № 3 на 3 мѣсяца; парусныя шкуны: «**Опытъ**» на годъ и «**Аюдагъ**» на 8 мѣсяцевъ; транспорты: «**Портица**» и «**Рени**» на 8, «**Дунай**», «**Ѳеодосія**» и «**Килія**» на 6 мѣсяцевъ; тендера: «**Бугъ**» на 9 и «**Березань**» на 4 мѣсяца; и *плавучіе маяки*: Кинбурнскій, Бѣглицкій и Песчаныхъ острововъ на 8 мѣсяцевъ, а также **водоналивная баржа** и два **рѣчныхъ бота** на 8, а одинъ изъ таковыхъ ботовъ на 4 мѣсяца.

Стоимость такелажа, отпущеннаго на вышеупомянутыя суда, а также и отправленнаго на фрегатъ «**Генералъ-Адмиралъ**», простиралась на . . . . . 8.051 р. 42¾ к.
а прочихъ матеріаловъ на . . . . . 61.462 — 13 —

Кромѣ того, выдано деньгами:

На позолоту *одного* судна . . . . . 148 — 43¼ —
— каютные уборы на *три* судна. . . . 274 — 16 —

На ремонтъ сервизовъ и столоваго бѣлья на *23* судна	675 р. 11	к.
На освѣтительные матеріалы на *2* судна.	66 — 11	—
На канцелярскіе припасы на *2* судна.	152 — 86½	—
На покупку матеріаловъ для окраски *37* судовъ и Царскихъ катеровъ. . . .	9.194 — 31½	—
Сверхъ того, при отправленіи за границу парохода «**Инкерманъ**» командиръ онаго снабженъ:		
Кредитивомъ въ 214 ф. или около. . . . . 1500 р.		
И золотою монетою, на экстраординарные расходы, на 300 —		
	1.800 — »	—

Вообще по вооруженію и снабженію запасами судовъ Черноморской флотиліи въ 1862 г., по кораблестроительной части, израсходовано	81.824 — 55	—
Кромѣ того *Сухумъ-Кальская* станція отпустила въ 1862 г. на нѣкоторыя суда флотиліи матеріаловъ и припасовъ на .	2.115 — 61	—

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

Изъ судовъ Каспійской флотиліи, находившихся въ плаваніи въ 1862 году, были вооружены и снабжены всѣми необходимыми запасами, по кораблестроительной части, шкуны: «**Хивинецъ**», «**Персіянинъ**», «**Бухарецъ**» и «**Курдъ**», транспортъ «**Калмыкъ**», пароходы: «**Астрахань**» и «**Уралъ**» и **пять баржъ**—на годъ; **брантвахтенное судно** на 9; пароходы: «**Астара**» и «**Бурлакъ**» и **маячное судно** на 8; «**Тарки**» на 7; «**Кура**», транспортъ «**Астрабадъ**» и **три баржи** на 6 мѣсяцевъ.

Стоимость отпущеннаго этимъ судамъ такелажа и прочихъ матеріаловъ составляетъ.	62.963 р. 79¾	к.
Сверхъ того, выдано деньгами на покупку окрасочныхъ матеріаловъ . . .	500 — 22	—
Итого.	63.464 р. 1¾	к.

БАКИНСКІЙ ПОРТЪ.

Изъ судовъ, состоявшихъ при Бакинскомъ портѣ, были вооружены и снабжены запасами по кораблестроительной части: пароходъ «**Астрахань**», шкуна «**Персіянинъ**», транспортъ «**Калмыкъ** и *двѣ* **баржи**» на 6; шкуна «**Туркменъ**» на 4; а **портовое судно**, занимающее брантвахтенный постъ, вмѣсто шкуны «Муха», на 12 мѣсяцевъ.

Стоимость матеріаловъ и вещей, отпущенныхъ на вышеозначенныя суда, простирается на 5.782 руб. 85 коп.

РЕВЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Изъ зимовавшихъ въ Ревелѣ судовъ были снабжены запасами: корабли: «**Вола**» и «**Ретвизанъ**» на 1, шкуны: «**Баканъ**» и «**Вѣха**» на 8, и маяки: **Домеснесскій** и **Ревельстейнскій** на 7 мѣсяцевъ, на что израсходовано матеріаловъ и выдано наличныхъ денегъ на сумму 7.186 р. 93 коп.

СВЕАБОРГСКІЙ ПОРТЪ.

При Свеаборгскомъ портѣ въ 1862 году были вооружены и снабжены запасами, для плаванія, канонирскія винтовыя лодки: «**Трескъ**» и «**Хватъ**» на 6, а «**Чайка**» на 3 мѣсяца; и **Кальбодегрундскій** плавучій маякъ на 6 мѣсяцевъ, на что отпущено матеріаловъ на 1395 руб. 97½ коп. Сверхъ того: *отпущено* матеріаловъ на суда, заходившія въ Свеаборгъ съ моря, на 916 руб. 65¾ коп. и выдано наличными деньгами на покупку красокъ, освѣтительныхъ и канцелярскихъ припасовъ, а также матеріаловъ для сборки механизма на лодкѣ «**Лихачъ**» 299 руб. 26½ коп.

ОТДѢЛЪ V.

О ЗАГОТОВЛЕНІИ И ПЕРЕВОЗКѢ ВЪ ПОРТЫ МАТЕРІАЛОВЪ И ВЕЩЕЙ ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ.

1) Экипажескіе матеріалы.

Въ 1862, какъ и въ 1861 году, экипажескіе матеріалы, припасы и вещи заготовлены были Кораблестроительнымъ Департаментомъ: *вполнѣ*—для С.-Петербургскаго порта и Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, и *отчасти*—для портовъ: Кронштадтскаго, Архангельскаго, Астраханскаго, Ревельскаго, Свеаборгскаго и Восточнаго океана.

Вся операція простиралась на 233.617 руб. 47 коп.; болѣе противу 1861 года на 83.331 руб. 14¼ коп.; дешевле же, въ сравненіи: *съ справочными цѣнами*, на 68.856 руб. 56¼ коп., а *съ цѣнами заготовки 1861 г.*—на 30,506 руб. 47½ коп.

Подрядъ остался за 12-ю лицами, за которыми и былъ утвержденъ журналомъ Адмиралтействъ-Совѣта 5 Января 1862 г. ст. 22.353.

Изъ этихъ контрагентовъ: *девять* выполнили свои обязательства вполнѣ и, большею частью, въ срокъ; *двое*, а именно: купцы *Целибѣевъ* и *Казановъ*, въ товариществѣ съ *Неустроевымъ*,—не вполнѣ и за срокомъ, впрочемъ, на незначительную сумму, а именно на 4.810 руб.; *одинъ* же, г. *Генке*, взявшій на себя поставку мѣдныхъ дымогарныхъ трубъ, оказался совершенно неисправнымъ подрядчикомъ, на всю сумму подряда, до 70.000 руб. сер., какъ объ этомъ объяснено ниже, въ статьѣ «*Мѣдь*».

Хозяйственнымъ способомъ были пріобрѣтены, изъ первыхъ рукъ, согласно съ заявленіемъ, сдѣланнымъ въ отчетѣ Департамента за 1861 г. на стр. 138, *мѣдные и желѣзные винты*, *фабрики братьевъ Бухъ* и нѣкоторые другіе предметы, которые были требуемы случайно, всего на сумму 5.571 р. 55 к.

(*) Къ сему отдѣлу слѣдуютъ приложенія подъ №№ 6, 7, 8, 9, 10 и 11.

2) Судовые сервизы.

Въ § 5 утвержденнаго Адмиралтействъ-Совѣтомъ 14 Марта 1862 года положенія о снабженіи судовъ *сервизами, столовымъ бѣльемъ* и *кухонною принадлежностію*, сказано, что эти вещи заготовляются *хозяйственнымъ способомъ*, по утвержденнымъ образцамъ; въ отношеніи же стоимости оныхъ, она не должна превышать тѣхъ цѣнъ, которыя обозначены въ вѣдомости, утвержденной вмѣстѣ съ положеніемъ.

Въ этомъ случаѣ хозяйственный способъ предпочтенъ подрядному, по тому уваженію, что вещи, входящія въ составъ судовыхъ сервизовъ, тогда только могутъ быть пріобрѣтаемы лучшей доброты и, притомъ, по умѣреннымъ цѣнамъ, когда поставка таковыхъ вещей предоставляема будетъ, въ теченіе нѣкотораго времени, однимъ и тѣмъ же лицамъ, извѣстнымъ, какъ своимъ искусствомъ, такъ и благонадежностію.

На семъ основаніи, въ 1862 году сервизныхъ вещей, столоваго бѣлья и кухонныхъ принадлежностей заготовлено было на 22.074 руб. 24½ коп., чрезъ посредство шести лицъ, а именно: Почетнаго Гражданина *Корнилова*—фарфоръ; повѣреннаго *Бахметевой*—хрусталь; серебряныхъ дѣлъ мастера *Таскина*—серебро; купца *Угрюмова*—столовое бѣлье; купца *Алексѣева*—металлическія сервизныя вещи; и мастера *Крестьянинова*—кухонная посуда.

3) Гвозди.

(Отч. Деп. за 1861 г. стр. 156).

Въ продолженіе 1861 и 1862 г. корабельные *желѣзные* гвозди были поставляемы купцомъ Стрѣляевымъ, а *мѣдные*—С.-Петербургскимъ Гальванопластическимъ заведеніемъ.

Наряды на желѣзные гвозди, на сумму, въ оба года, на 73.831 р. 37½ к. исполнены вполнѣ, и съ купцомъ Стрѣляевымъ сдѣланъ окончательный разсчетъ.

Контрактъ на поставку *мѣдныхъ* гвоздей еще продолжается. Поставка ихъ въ 1862 году производилась такъ же неисправно, какъ и въ 1861 году. Они доставляемы были въ адмиралтейство незначительными партіями, но почти постоянно. Какъ это обстоятельство, такъ и ходъ кораблестроительныхъ работъ дозволилъ, какъ избѣжать необходимости дѣйствовать на счетъ за-

веденія, такъ и отсрочить поставку остальнаго количества гвоздей, по нарядамъ на 1861 и 1862 г., на сумму 64.713 руб. 68 к., до 1 Января 1863 года. Въ потребность на 1863 годъ данъ нарядъ на изготовленіе мѣдныхъ корабельныхъ гвоздей на 8.122 руб. 76½ коп. Отсрочка и нарядъ даны съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 5 Сентября 1862 г. ст. 22.710.

4) Рабочіе инструменты.

(Отч. Деп. за 1861 г., стр. 159.)

Въ 1862 году, согласно съ нарядомъ, рабочихъ инструментовъ поставлено на 126.194 р. 31½ к.

Основанія, на коихъ производится эта операція, подробно изложены въ отчетѣ за 1861 годъ.

На 1863 г. инструментовъ требуется на 59.203 р. 55 к.

5) Каютные приборы.

(Отч. Деп. за 1861 г., стр. 153.)

Нарядъ на изготовленіе каютныхъ приборовъ для Балтійскаго флота, въ потребность на 1862 годъ, исполненъ слесарныхъ дѣлъ мастеромъ *Маллеромъ* своевременно. Всего доставлено имъ приборовъ на 16.978 руб. 41 коп.

Заявленный въ отчетѣ 1861 года, стр. 155, вопросъ: есть ли необходимость замѣнить образцы каютныхъ приборовъ *Маллера*, образцами таковыхъ же приборовъ *Нильсона*, — рѣшенъ отрицательно, такъ какъ, по разсмотрѣніи Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ вновь представленныхъ Нильсономъ образцовъ каютныхъ приборовъ его выдѣлки, Комитетъ нашелъ, что эти образцы не имѣютъ преимуществъ предъ образцами мастера Маллера.

6) Парусныя полотна.

По обстоятельствамъ, изложеннымъ въ отчетѣ Департамента за 1861 годъ, на стр. 142—144, поставка парусныхъ полотенъ, въ потребность на 1862 годъ, предоставлена была Нарвской парусинной фабрикѣ Барона *Штиглица*, по объявленнымъ ею цѣнамъ, значительно высшимъ противу цѣнъ послѣдняго заготовленія, всего на сумму 82.086 р. 75 к.

Подрядъ исполненъ фабрикою своевременно и въ полномъ количествѣ, въ чемъ и сдѣланъ съ фабрикою окончательный разсчетъ.

Какъ фабрика рѣшительно отказалась согласиться на установленіе цѣнъ на полотна, безъ измѣненія, по крайней мѣрѣ, года на четыре, то, чтобы выйдти изъ ея зависимости въ этомъ отношеніи, въ 1862 году были составлены и распубликованы *облегчительныя условія* на поставку парусныхъ полотенъ въ Морское вѣдомство.

Эти условія давали возможность принять участіе въ подрядѣ и незначительнымъ фабрикантамъ полотняныхъ издѣлій, и притомъ не на всѣ №№ парусины, а только на такіе, которые они въ состояніи выдѣлывать.

За всѣмъ тѣмъ, къ торгамъ на поставку парусины, въ потребность на 1863 годъ, никого желающихъ торговаться не явилось и не было прислано объявленій.

Одновременно съ составленіемъ вышеупомянутыхъ облегчительныхъ условій на поставку парусины въ Морское вѣдомство, поручено было собрать свѣдѣнія о стоимости корабельной парусины во Франціи.

Изъ этихъ свѣдѣній оказалось, что объявленныя тамошними фабрикантами цѣны на корабельную парусину выше даже тѣхъ цѣнъ на оную фабрики Барона Штиглица, по которымъ она была поставлена фабрикою въ Морское вѣдомство въ 1862 году.

Посему въ настоящее время Морское вѣдомство поставлено въ необходимость платить за корабельную парусину тѣ цѣны, которыя фабрика Барона Штиглица признаетъ для себя выгодными.

7) Пенька.

1) По контракту, заключенному въ 1857 г. съ дворяниномъ Фелейзеномъ на поставку пеньки въ Кронштадтъ, въ пропорцію на 1859—1862 годы, въ семъ послѣднемъ году оставалось поставить, какъ сказано въ отч. за 1861 г. на стр. 157, остальные 788 пуд. 35 фун. пеньки, взамѣнъ такого же количества вязокъ изъ пакли, коими связана была пенька, поставленная въ 1860 и 1861 годахъ; но Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу 25-го Іюля ст. 22.661, освободилъ г. Фелейзена отъ поставки этой пеньки, въ томъ вниманіи, что до времени заключенія контракта съ дворяниномъ Фелейзеномъ, пенька, по заведенному обычаю, принималась на Кронштадтскій канатный заводъ въ общемъ вѣсѣ съ вязками, и только въ 1861 году послѣдовало постановленіе Адмиралтействъ-Совѣта, чтобы при

пріемѣ пеньки отдѣлялись вязки изъ пакли, каковое условіе и положено включать, на будущее время, въ самые контракты; дворянинъ же Фелейзенъ, при заключеніи съ нимъ контракта въ 1857 году, не былъ предваренъ о пріемѣ отъ него пеньки безъ вязокъ изъ пакли, что, конечно, не могло не имѣть вліянія на объявленную имъ цѣну на пеньку. Происходящую же чрезъ это разницу въ цѣнѣ пакли и пеньки, всего на 1262 руб. 20 к., Совѣтъ положилъ принять на счетъ казны.

2) На основаніи контракта, заключеннаго въ 1861 г. съ Коммерціи Совѣтникомъ *Кудрявцевымъ* на поставку пеньки, въ пропорцію на 1863, 1864 и 1865 годы, до 40 т. пудовъ въ годъ, это количество, сообразно съ дѣйствительною надобностью въ пенькѣ, уменьшено: на 1863 годъ до 27.000 пуд., а на 1864—до 30 т. пудовъ, что и утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ (журн. 3 Мая 1862 г. ст. 22.509).

Пенька на 1863 годъ поставлена сполна въ 1862 году; за нее уплачено 82.350 рублей сер., съ зачетомъ 60 т. руб., выданныхъ по этой операціи въ ссуду. За тѣмъ, по наряду на 1864 годъ, выдано въ задатокъ 45.000 руб.

8) Проволочный такелажъ и цѣпные канаты.

Подрядъ на изготовленіе того и другаго въ 1861 и 1862 г. принялъ на себя заводчикъ *Фонъ-Бенкендорфъ*.

Въ отчетѣ Департамента за 1861 годъ, на страницахъ 169—177, подробно изложены какъ тѣ уваженія, по коимъ изготовленіе проволочнаго такелажа и цѣпныхъ канатовъ, предоставлено было *русскому заводчику*, — не смотря на то, что выписка этихъ предметовъ изъ Англіи, въ особенности же цѣпныхъ канатовъ, обошлась бы значительно дешевле,—такъ и первоначальный ходъ работъ на заводѣ Фонъ-Бенкендорфа, по изготовленію сказанныхъ предметовъ.

Изъ свѣдѣній о ходѣ работъ можно было предвидѣть, что заводъ Бенкендорфа окажется несостоятельнымъ также и въ изготовленіи цѣпей, что и оправдалось.

Командированный на заводъ, по возвращеніи изъ-за границы, Инженеръ-Механикъ Прапорщикъ Окуневъ, въ Іюлѣ мѣсяцѣ 1862 г., донесъ, что выковка цѣпей на заводѣ почти прекратилась; изготовленныя же или не вполнѣ окончены, или сдѣланы изъ дурнаго желѣза.

Посему: а) повѣренному заводчика предложено было вовсе прекратить дальнѣйшую выдѣлку цѣпей; б) на имѣніе Фонъ-Бенкендорфа наложено запрещеніе; и в) о его неисправности доведено до свѣдѣнія Адмиралтействъ-Совѣта, а заказанные ему, Бенкендорфу, цѣпи и проволочный такелажъ, частью выписаны уже изъ Англіи.

9) Приводные ремни къ механизмамъ.

Со второй половины 1861 г. на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ испытываются приводные ремни изъ *резины*, первоначально доставленные на заводы, съ этою цѣлью, Коммиссіонеромъ Товарищества Россійско-Американской резиновой Мануфактуры и С.-Петербургскимъ фабрикантомъ резиновыхъ издѣлій Кирштеномъ.

Изъ свѣдѣній, представленныхъ по этому предмету заводами, видно, что вообще резиновые приводные ремни удовлетворяютъ своему назначенію. При испытаніи оказалось, что 3-хъ пластовые резиновые ремни Товарищества соотвѣтствовали кожанымъ ремнямъ завода Бенардаки, сшитымъ въ одну кожу; 5-ти пластовые — сшитымъ въ два склада, а 7-пластовые — сшитымъ въ три склада; что 4-хъ пластовый ремень фабриканта *Кирштена* нисколько не уступалъ ремнямъ Товарищества и оказался прочнѣе кожанныхъ ремней, сшитыхъ въ одну и нѣсколько слабѣе сшитыхъ въ двѣ кожи.

Посему, въ число ремней, требовавшихся для Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ на 1862 годъ, заготовлено было, согласно съ назначеніемъ заводовъ, $^1/_3$ *кожанныхъ* и $^2/_3$ *резиновыхъ*.

На торгахъ низшія цѣны на *первые* остались за отставнымъ Поручикомъ Бенардаки, а на *вторые* за Товариществомъ Россійско Американской Резиновой Мануфактуры.

Кожанныхъ заготовлено на 3954 р. 34 к. Заготовка обошлась дешевле противу 1861 г. на 358 р. 80 к. *Резиновыхъ же*: 3, 5 и 7 пластовыхъ, на 2860 р. 43 к. Сравнительно съ цѣнами на соотвѣтствующіе имъ кожанные ремни дешевле на 1610 р. 3 к. или на 36%.

По полученіи свѣдѣній о результатахъ, оказавшихся при дальнѣйшемъ испытаніи резиновыхъ приводныхъ ремней: *въ мѣ-*

стахъ, подвергнутыхъ жару, и при самомъ быстромъ вращеніи, —будетъ сдѣлано заключеніе о возможности въ бо́льшемъ числѣ случаевъ замѣнить кожанные ремни резиновыми, стоющими, какъ видно изъ вышеизложеннаго, значительно дешевле первыхъ.

10) Флагдукъ.

Флагдукъ, требовавшійся для Морскаго вѣдомства, былъ пріобрѣтаемъ съ Императорской Александровской Мануфактуры. Послѣдній нарядъ на выдѣлку онаго, въ потребность на 1860, 1861 и 1862 годы, данъ былъ въ 1859 году, и какъ тогда уже извѣстно было предположеніе о прекращеніи, въ непродолжительномъ времени, выдѣлки флагдука на этой мануфактурѣ, то еще въ 1861 году, согласно съ указаніемъ Адмиралтействъ-Совѣта, частные промышленники и торговцы поставлены были въ извѣстность, что съ 1862 г. Морское вѣдомство будетъ пріобрѣтать флагдукъ изъ частныхъ рукъ.

При этомъ распубликованы были условія, коимъ преимущественно долженъ удовлетворять флагдукъ, и примѣрное количество ежегодной потребности въ ономъ.

Въ то же время Департаментъ счелъ полезнымъ пріобрѣсти образцы флагдука, употребляемаго въ англійскомъ флотѣ, и имѣть свѣдѣніе объ условіяхъ пріема онаго въ англійскія адмиралтейства.

Флагдукъ въ этихъ образцахъ оказался тяжелѣе, добротнѣе, и, по наружному виду, несравненно лучше нашего; условія же пріема онаго не вполнѣ сходными съ тѣми, которыми руководствовались у насъ.

Посему сіи послѣднія правила были дополнены тѣми условіями изъ правилъ англійскихъ адмиралтействъ о пріемѣ флагдука, принятіе которыхъ нами признавалось полезнымъ, и въ такомъ видѣ эти правила утверждены были Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 6 Іюня 1862 г. ст. 22.575; при чемъ образцы англійскаго флагдука утверждены образцами, для пріема флагдука въ наше Морское вѣдомство, въ отношеніи: *доброты цвѣта* и *неровности нитокъ*.

Утвержденныя Адмиралтействъ-Совѣтомъ правила о пріемѣ флагдука отъ частныхъ лицъ состоятъ въ слѣдующемъ:

Флагдукъ *долженъ быть*: а) сотканъ изъ чистой шерстяной пряжи, безъ всякой примѣси бумаги, окрашенъ самыми лучшими матеріалами, такъ чтобы отъ мытья въ холодной водѣ не измѣнялъ цвѣта и соединялъ въ себѣ легкость, съ наибольшею крѣпостью; причемъ длинныя волокна, при разрывѣ отдѣльныхъ нитей флагдука, показываютъ его хорошія качества; б) наружнымъ видомъ и цвѣтомъ сходенъ съ образцами; в) шириною во всѣхъ сортахъ въ 12 вершковъ, отступленіе отъ сего размѣра допускается до ½ дюйма; г) длиною куски флагдука должны быть отъ 39 до 41 аршина; д) число нитокъ въ квадратѣ въ 12 вершковъ должно быть: по основѣ отъ 699 до 723 и по утоку отъ 658 до 704; для удостовѣренія же въ семъ брать одинъ, два и неболѣе трехъ кусковъ изъ всей поставки, по усмотрѣнію пріемщиковъ, а въ прочихъ кускахъ удостовѣряться по наружному виду, такъ какъ пересчитывать далѣе число нитокъ при большихъ пріемахъ невозможно; е) вѣсъ кусковъ каждаго сорта полагается отъ 4 ф. 56 золот. до 5 фун. 17 золот. въ каждомъ; ж) въ флагдукѣ допускается неровность нитокъ, ибо оной избѣжать совершенно въ тканьѣ сего рода невозможно, но сія неровность должна быть сходна съ образцами; и з) куски флагдука должны быть согласны во всемъ съ сими условіями, въ противномъ случаѣ, таковые куски не принимаются (цир. Кор. Деп. 24 Іюня № 13).

Вслѣдъ за тѣмъ сдѣланъ былъ вызовъ къ торгамъ на поставку флагдука, въ потребность на 1863 г.

Къ торгамъ предъявлено было только одно объявленіе отъ московскаго купца *Пешкова*; послѣ же торговъ сдѣлали предложеніе принять на себя поставку флагдука: Контора вильманстрандскаго купца *Мейера* и С.-Петербургскій купецъ *Угрюмовъ*.

Пешковъ соглашался поставить флагдукъ, во всемъ согласно съ вышеупомянутыми правилами о пріемѣ онаго въ адмиралтейство и утвержденными образцами.

Контора купца Мейера принимала на себя эту поставку съ тѣмъ, чтобы дозволено было сдѣлать нѣкоторыя отступленія какъ отъ правилъ, такъ и отъ образцевъ, въ отношеніи доброты оныхъ, а не цвѣта.

Угрюмовъ полагалъ весь флагдукъ выписать изъ Англіи, а потому его предложеніе было отвергнуто.

За тѣмъ предложеніе Пешкова ближе, чѣмъ предложеніе конторы Мейера, подходило къ кондиціямъ, но и оно не могло быть принято, потому что представленные имъ образцы флагдука, выдѣланные на его фабрикѣ, не представляли ручательства въ томъ, что изготовленный имъ флагдукъ будетъ отвѣчать условіямъ, требуемымъ правилами.

Между тѣмъ, въ флагдукѣ встрѣчалась настоятельная надобность и какъ предложенныя конторою Мейера отступленія отъ правилъ пріема флагдука къ адмиралтейству, не составляли, *въ сущности*, ничего важнаго, а объявленная ею цѣна, по 27 коп. сер., за аршинъ, въ 12 верш. ширины, оказывалась ниже цѣны купца Пешкова и выгодною для казны, то Департаментъ полагалъ предоставить поставку флагдука въ 1863 г., въ количествѣ 175.800 арш., на сумму до 47.466 р., конторѣ купца Мейера, на основаніи утвержденныхъ правилъ о пріемѣ флагдука къ адмиралтейству, съ тѣми лишь, на этотъ разъ, отступленіями отъ оныхъ, о коихъ ходатайствовала контора.

Таковое предположеніе Департамента утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 3 Октября ст. 22.749.

Самая поставка флагдука должна быть произведена по частямъ въ продолженіи 1863 г., въ три срока; послѣдній изъ нихъ 15 Октября.

11) Металлы:

Желѣзо.

1) Доставляемое съ казенныхъ заводовъ.

Нарядъ на желѣзо, на 1862 г., для портовъ и заводовъ Морскаго вѣдомства, вслѣдствіе сокращенія смѣты этого вѣдомства на 1862 годъ, разсроченъ былъ на два года, на 1862 и 1863. За симъ требовалось:

	1862	1863
Желѣза разныхъ сортовъ	295.722	— 120.784 пуд.
Желѣзныхъ листовъ . .	16.813	— 8.107 пт.
Якорей	334	—
Цѣпей	11.250	саж.
Стали	2.778	пуд.

Доставлено же въ 1862 г., какъ въ число наряда на этотъ годъ, такъ и въ счетъ наряда на 1861 годъ, еще не вполнѣ исполненнаго:

Къ *С.-Петербурскому порту*, какъ для сего порта, такъ равно для *Кронштадта*, *Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ* и для *портовъ Восточнаго Океана*:

		Менѣе противу требовавшагося на одинъ 1862 г.
Желѣза разныхъ сортовъ .	213.583 п. 13 ф.	63.901 п. 5 фунт.
Желѣзныхъ листовъ . . .	5.228 штукъ	11.357 штукъ
Якорей	204 —	128 —
Цѣпей	2.250 сажен.	8.000 сажень
Стали	2.359 п. 11 ф.	350 п. 9 фунт.

Къ Астраханскому порту:

Желѣза разныхъ сортовъ .	8.358 п. 37 ф.	Желѣза на . . . .
Желѣзныхъ листовъ . . .	228 штукъ	Желѣзныхъ листовъ . . . .
Якорей	2 —	Якорей . . . .
Цѣпей	1.000 сажень	Цѣпей . . . .
Стали	69 п. 20 ф.	Стали . . . .

Къ Николаевскому порту:

Желѣза разныхъ сортовъ .	9.879 п. 25 ф.

Въ отчетѣ за 1861 г. (стр. 180—182) упомянуто о согласіи Министерства Финансовъ на исключеніе изъ нарядовъ Морскаго вѣдомства всего того количества желѣза, которое числилось за казенными горными заводами въ недоимкѣ, по нарядамъ съ 1857 по 1860 г. включительно, а сумму, ассигнованную заводамъ на изготовленіе этого желѣза, отпустить въ распоряженіе Морскаго Министерства, для покупки желѣза съ воли.

Вслѣдствіе сего, въ Сентябрѣ 1862 г. получено 259.465 р. $12^1/_4$ к., которые обращены въ тѣ источники, изъ которыхъ позаимствованы были Департаментомъ деньги, для удовлетворенія неотлагательныхъ нуждъ въ желѣзѣ, какъ объ этомъ сказано въ отчетѣ 1861 г., на стр. 182.

Въ 1862 году между Министерствами Морскимъ и Финансовъ продолжалась переписка о болѣе успѣшномъ удовлетвореніи надобностей Морскаго вѣдомства въ желѣзѣ, какъ обыкновенномъ сортовомъ и котельномъ, такъ равно *судовомъ*, для желѣзнаго броненоснаго судостроенія, къ которому у насъ уже приступлено.

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, признавая необходимымъ сблизить горные казенные заводы съ тѣми портами и заводами Морскаго вѣдомства, для которыхъ они должны изготовлять желѣзо, полагалъ полезнымъ въ этомъ отношеніи направить дѣятельность горныхъ казенныхъ заводовъ такъ, чтобы на Уральскихъ заводахъ было изготовляемо *желѣзо всѣхъ сортовъ* для всѣхъ портовъ и заводовъ Морскаго вѣдомства; *броня* же: для Балтійскаго флота—въ Олонецкомъ Горномъ Округѣ, а для Черноморской флотиліи—на Луганскомъ Литейномъ заводѣ.

Изъ отзывовъ по этому предмету Министерства Финансовъ видно, что:

1) Для усиленія производительности Уральскихъ желѣзо-дѣлательныхъ заводовъ предположено возвести новый заводъ на рѣкѣ Камѣ, для выдѣлки желѣза въ количествѣ до 300 т. пуд. ежегодно.

2) На предметъ изготовленія брони построить, согласно съ заключеніемъ особаго Комитета о скорѣйшемъ введеніи нарѣзной артиллеріи и броненоснаго судостроенія, въ Олонецкомъ Горномъ Округѣ, близъ селенія *Сальмицъ*, особый заводъ, со средствами выдѣлывать желѣзныхъ блиндажныхъ плитъ до 120 т. пуд. въ годъ; и

3) Рѣшеніе вопроса о выдѣлкѣ брони на Луганскомъ заводѣ необходимо отложить до полученія окончательныхъ результатовъ по выплавкѣ чугуна на заводѣ, устроиваемомъ съ этою цѣлью въ Бахмутскомъ уѣздѣ.

2) Получаемое отъ заводчика Путилова.

а) По контракту, заключенному съ нимъ въ 1858 году, на поставку *новаго желѣза, въ обмѣнъ на старое* желѣзо и чугунъ, сдѣланъ окончательный разсчетъ.

Вслѣдствіе чего, поставка желѣза по невыполненнымъ имъ по настоящему подряду нарядамъ (о чемъ имѣются свѣдѣнія въ

отчетѣ Д-та за 1861 г., стр. 182) отмѣнена, по тому уваженію, что непоставленное желѣзо составляло сверхъ-контрактную пропорцію и что, если бы въ этомъ желѣзѣ встрѣтилась надобность въ настоящее время, то оно можетъ быть заказано ему же, Путилову, по контракту, заключенному съ нимъ 30 Ноября 1861 г., цѣны котораго дешевле цѣнъ контракта 1858 г.

б) *Для котловъ механизма корвета* «**Варягъ**» (отч. 1861 г. стр. 182). Поставку желѣза по этой операціи, всего на сумму до 28 т. руб. сер., г. Путиловъ окончилъ только въ Маѣ мѣсяцѣ 1862 г., т. е. спустя послѣ окончательнаго срока *болѣе года*. По окончательному разсчету ему причиталось уплатить 27.483 р. 19¼ коп. Изъ того числа удержано: на пополненіе ссуды 25.000 р. и въ штрафъ за несвоевременную поставку желѣза 443 р. 36 к.

в) *По контракту 30 Ноября 1861 года* (отч. 1861 г. стр. 183).

По этому подряду въ 1862 г. дано было *три* наряда. Изъ нихъ *два*, на сумму 5.078 р. 49 к., выполнены въ полномъ количествѣ; по *третьему* же, на сумму до 73.048 р. 53 к., въ продолженіи навигаціи поставлено только на 3.441 р. 63 к.; срокъ сему наряду окончится въ Іюнѣ мѣсяцѣ 1863 года.

3) **Поставленное Коммерціи Совѣтникомъ Кудрявцевымъ въ товариществѣ съ С. Петербургскимъ 1 гильдіи купцомъ Никифоровымъ**, по контракту 28 Сентября 1861 г. (отч. 1861 г. стр. 188).

Все слѣдовавшее по сему подряду *котельное*, *угловое* и *шахматное* желѣзо, на сумму 124.669 р. 23 ¼ коп., поставлено *сполна*, въ чемъ и сдѣланъ съ подрядчиками окончательный разсчетъ 24 Ноября 1862 года.

4) **Изготовленное на заводѣ Генералъ-Адъютанта Огарева** (отч. 1861 г. стр., 186) въ количествѣ 1196 пуд. 5 фун., на сумму 2.920 р. 20 к., доставлено на Кронштадтскій Пароходный заводъ, въ Сентябрѣ мѣсяцѣ 1862 года.

При испытаніи этого желѣза оказалось, что: *полосное*, *широко-полосное* и *круглое* **вполнѣ удовлетворительно**; *угловое*, при сгибаніи, лопается и потому **неудовлетворительно**; *котельное* же на половину удовлетворительно, а на половину пленисто и потому **негодно**.

Чугунъ.

1) Усилія Морскаго вѣдомства (отч. Депар. за 1860 г., стр. 114 и за 1861 г. стр. 194) въ полученіи, для своихъ адмиралтействъ и, преимущественно, заводовъ, съ казенныхъ горныхъ заводовъ, **русскаго мягкаго чугуна** достигли, въ 1862 году, благопріятныхъ результатовъ.

Доставленный въ этомъ году съ Александровскаго чугуноплавильнаго завода Олонецкаго Горнаго Округа чугунъ № 1, въ образцахъ, въ количествѣ до 300 пудъ каждаго сорта (отч. Депар. за 1861 г. стр. 198), по испытаніи его на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ, оказался хорошихъ качествъ и на выдѣлку механическихъ вещей годнымъ, хотя не только желательно, но и совершенно необходимо, чтобы мягкость его достигла той же степени, какая замѣчается напримѣръ въ совершенно мягкомъ чугунѣ Громме, который можетъ быть употребляемъ въ дѣло съ $^2/_3$ чугуннаго лома, коего, въ нашихъ главныхъ портахъ, какъ напримѣръ въ Кронштадтѣ, всегда имѣется достаточное количество.

По сообщеніи объ этомъ Департаменту Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ, полученъ отзывъ, что, съ цѣлью доставленія Морскому вѣдомству, начиная съ 1863 года, *совершенно стальнаго чугуна*, устроивается въ упомянутомъ Александровскомъ заводѣ особый *воздухонагрѣвательный аппаратъ*, о которомъ упоминалось въ отзывѣ Начальника Олонецкихъ заводовъ, помѣщенномъ въ отчетѣ Департамента за 1861 г., на стр. 195.

Въ 1862 году мягкаго чугуна доставлено въ Кронштадтъ 67,077 пуд., въ томъ числѣ бо́льшая часть съ *Александровскаго*, а остальное количество съ *Суоярвскаго* завода того же Олонецкаго округа.

Кромѣ того, въ число чугуна, требовавшагося по нарядамъ на 1861 и 1862 г., уменьшеннымъ въ своихъ размѣрахъ и разсроченнымъ, какъ сказано въ отчетѣ за 1861 годъ, на стр. 200, на *два* года, въ 1862 г. доставлено:

На Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы	10.000.
Къ Астраханскому порту чугуна	2069.
Туда же чугуннаго баласту	10.118.

Всего съ вышеупомянутыми 67.077 пуд. . . 89.264 пуд., т. е. немного менѣе противу требованія.

На будущее время Министерство Финансовъ предполагаетъ снабжать Астраханскій портъ чугуномъ съ Уральскихъ, а не съ Олонецкихъ заводовъ, какъ было до сихъ поръ.

2) Какъ въ 1861 году съ казенныхъ заводовъ чугуна вовсе не было получено (отч. за 1861 г. стр. 199), а между тѣмъ въ *мягкомъ чугунѣ* имѣлась надобность, то *таковой чугунъ* пріобрѣтенъ былъ въ 1862 году, въ количествѣ 40.987 пудовъ 16 фунтовъ, а именно: а) чрезъ обмѣнъ купцу Молво 134.937 пудовъ чугуннаго баласта, находившагося въ Архангельскѣ, на 26.987 пудовъ 16 фунтовъ мягкаго чугуна Громме, съ поставкою онаго въ Кронштадтъ, полагая за *пять* пудовъ баласта *одинъ* пудъ чугуна (журн. Адмир. Сов. 3 Мая и 25 Іюня ст. 22.514 и ст. 22.654); и б) 14.000 пудовъ, купленные, по 50 копѣекъ за пудъ, у Финляндскаго заводчика *Лаурель* и доставленные въ Кронштадтъ на корветѣ «Варягъ», вмѣсто баласта.

3) По поставкѣ чугуна въ Кронштадтъ и на Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы, въ 1861 году купцомъ *Байковымъ*, въ количествѣ 60.000 пудовъ (отч. Депар. за 1861 г. стр. 193) сдѣланъ съ нимъ окончательный разсчетъ. Всего, согласно съ контрактомъ, за принятый отъ Байкова англійскій мягкій чугунъ ему отпущено 81.000 пудовъ казеннаго чугуна, а за несвоевременную поставку чугуна съ него взыскано—147 рублей 45 копѣекъ.

Мѣдь.

1) Какъ часть мѣди, отпущенной Морскому вѣдомству въ 1861 г. съ С.-Петербургскаго Монетнаго Двора, оказалась недоброкачественною (отч. за 1861 г. стр. 200), то сдѣлано было сношеніе съ Департаментомъ Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ, чтобы, прежде отпуска мѣди въ пропорцію на 1862 г., доставлены были образцы оной.

Эти образцы оказались крѣпкаго качества, ломки и вообще на выдѣлку предметовъ для судостроенія и механизмовъ негодны.

Посему и какъ Монетный Дворъ не могъ удѣлить изъ своихъ запасовъ другой мѣди, Морскому вѣдомству предоставлено было купить оную у частныхъ промышленниковъ.

За прекращеніемъ постройки деревянныхъ судовъ признано было достаточнымъ заготовить на первый разъ красной штыковой мѣди 10.000 пудовъ.

Въ день, назначенный для торга, получены были въ запечатанныхъ пакетахъ: рапортъ чиновника особыхъ порученій и объявленіе торговыхъ домовъ *Штиглица и К°*, и *Гитшова и К°*.

Капитанъ-Лейтенантъ Беръ донесъ, что все количество наличной красной штыковой мѣди заводовъ *Демидова* и *Пашкова* находится въ рукахъ двухъ означенныхъ домовъ, которые ему не объявили своихъ цѣнъ.

Изъ цѣнъ же этихъ домовъ, низшими оказались цѣны дома *Гитшова и К°*, а именно:

	Съ поставкою	
	На Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.	Въ С.-Петербургскіе экипажескіе и артилерійскіе магазины.
Демидовская мѣдь за пудъ	11 р. 70 к.	11 р. 65 к.
Пашковская	12 — 25 —	—

По этимъ цѣнамъ, заготовка мѣди *Демидовской* въ количествѣ 9 т. и *Пашковской* 1 т. пудовъ простиралась на сумму 117.445 р., что и утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ (журн. 13 Іюня ст. 22.587). Эти деньги возвращены Морскому вѣдомству изъ Министерства Финансовъ 30 Октября 1862 года.

За тѣмъ остальное количество красной штыковой мѣди, въ число 18.405 пудовъ, отпускаемыхъ Морскому вѣдомству ежегодно отъ Министерства Финансовъ, по Высочайшему указу 23 Мая 1819 г., доставлено изъ *Пашковской* мѣди, пріобрѣтенной Департаментомъ Горныхъ и Соляныхъ Дѣлъ.

2) **Листовая мѣдь** и **мѣдныя котельныя трубки** на 1862 г. заготовлены были, *съ торговъ*, вмѣстѣ съ экипажескими матеріалами и припасами.

Листовая мѣдь.

На двукратныхъ торгахъ, произведенныхъ по этому предмету въ Департаментѣ, 2 и 6 Ноября, низшая цѣна за листовую красную мѣдь осталась за С.-Петербургскимъ 1 гильдіи купцомъ *Никифоровымъ*, а именно по 12 р. 95 коп. за пудъ, съ которымъ и заключенъ былъ контрактъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 24 Января 1862 г., ст. 22.376), на поставку сказанной мѣди, въ числѣ 2830 листовъ, въ количествѣ, *примѣрно*, до 11 т. пудовъ, на сумму до 142.450 р., съ принятіемъ отъ него, въ обезпеченіе подряда, залога, на $^1/_5$ часть подрядной суммы.

По контракту, мѣдь должна была быть выставлена въ *два* срока; одна половина оной къ 1 Іюня, а другая къ 1 Сентября 1862 г.; но на второй изъ этихъ сроковъ Никифоровъ выставилъ только 2033 пуда; поставка же остальныхъ 3467 пуд. была отсрочена, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 7 Ноября ст. 22.794) и окончена въ Ноябрѣ мѣсяцѣ.

Всего поставлено Никифоровымъ опредѣленное контрактное число листовъ, а именно 2830 лист., въ коихъ оказалось вѣсу 11.820 пуд., на сумму 153.075 р. 25 коп.

Окончательнымъ разсчетомъ Никифоровъ остался доволенъ, но объявилъ, что будетъ просить о сложеніи взысканнаго съ него штрафа (904 р. $97^3/_4$ к.), за невыставку части мѣди въ первоначально назначенный срокъ.

Котельныя трубки.

Низшая цѣна на означенныя мѣдныя трубки, по 14 р. за пудъ, осталась за Управляющимъ С.-Петербургскимъ Гальванопластическимъ и Литейнымъ заведеніемъ, Почетнымъ Гражданиномъ *Генке*, съ которымъ и былъ заключенъ контрактъ на поставку въ Кронштадтскій Пароходный заводъ 7000 трубокъ, вѣсомъ до 5000 пудовъ, на сумму до 70.000 руб., съ тѣмъ, чтобы одна половина трубокъ была поставлена къ 1 Іюня, а другая къ 1 Сентября 1862 года.

Между тѣмъ, уже за первымъ срокомъ, а именно въ Августѣ, было выставлено только 290 трубокъ, изъ коихъ 120 оказались негодными.

Замедленіе въ изготовленіи трубокъ произошло, какъ объяснилъ г. Генке, отъ затрудненій, встрѣтившихся при устройствѣ аппаратовъ для вытягиванія этихъ трубокъ, а также отъ поврежденій, случившихся въ паровой машинѣ завода и отъ другихъ неудачъ, неизбѣжныхъ въ этомъ еще новомъ дѣлѣ.

Посему Генке просилъ о дозволеніи сдать остальныя трубки въ тѣ же сроки, но уже въ 1863 г., о чемъ и представлено на разрѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта.

По этой операціи выданы только однѣ задаточныя деньги, а именно 35.000 руб., подъ особый залогъ, рубль за рубль.

12) О лѣсахъ.

1) О результатѣ разсортировки дубовыхъ лѣсовъ по категоріямъ.

Изъ отчета о разсортировкѣ имѣвшагося въ наличіи при здѣшнемъ портѣ *Прусскаго*, *Италіянскаго* и *Курляндскаго* дуба оказалось, что все количество онаго, отъ отески и приведенія въ правильную форму, требуемую классификаціею, уменьшилось на $20.401^{7}/_{12}$ куб. фут. и по окончаніи разсортировки составляло $648.256^{5}/_{12}$ к. ф.; и что изъ отпущенныхъ на эту операцію 13.500 р. с. израсходовано 13.431 руб. 15 коп., а остальные представлены къ отчету.

2) О продажѣ Казанскаго дуба.

По безуспѣшности торговъ, произведенныхъ въ Декабрѣ мѣсяцѣ 1861 года, какъ объ этомъ упомянуто въ отчетѣ за тотъ годъ (стр. 215), на продажу до 136 т. куб. фут. Казанскаго дуба, преимущественно *фаутнаго* и *маломѣрнаго*, назначены были по сему предмету новые торги на 17 и 21 Марта 1862 года.

На этихъ послѣднихъ торгахъ высшія цѣны, по категоріямъ и стабелямъ, въ средней сложности, состоялись: за *неразсортированный* дубъ по $37^{1}/_{2}$ коп., а *за разсортированный* (т. е. фаутный) дубъ по $16^{3}/_{4}$ коп. за куб. футъ, т. е. первый по $10^{1}/_{4}$, а послѣдній по $2^{1}/_{4}$ коп. за футъ дороже противу цѣнъ, объявленныхъ на торгахъ въ Декабрѣ 1861 года.

Принявъ въ соображеніе обстоятельства, изложенныя въ от-

четѣ Департамента за 1861 г., на стр. 214, по коимъ вообще продажа казанскаго дуба прежнихъ заготовокъ признается мѣрою полезною, а также, что предложенныя нынѣ за этотъ дубъ цѣны объявлены уже на вторичныхъ торгахъ, а потому дальнѣйшаго возвышенія оныхъ ожидать нельзя, Адмиралтействъ-Совѣтъ, согласно съ представленіемъ Кораблестроительнаго Департамента, утвердилъ эти цѣны (жур. 18 Апрѣля ст. 22.469).

На семъ основаніи, продано неразсортированнаго казанскаго дуба 30.299 куб. фут., а разсортированнаго 87.000 куб. фут., итого 117.229 к. фут., на сумму 26.037 руб. 49½ коп.

Деньги эти обращены въ экономическій капиталъ Кораблестроительнаго Департамента.

За тѣмъ для второстепенныхъ надобностей по кораблестроенію, оставлено отобраннаго казанскаго дуба до 170 т. куб. фут.

3) О проэктѣ правилъ пріема и браковки корабельныхъ лѣсовъ, эксперта Кауфмана.

По разсмотрѣніи сего проэкта, Кораблестроительный Технический Комитетъ, какъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1861 годъ, на стр. 226, призналъ полезнымъ поручить г. Кауфману дополнить проэктъ правилами о браковкѣ *тика, гондурсскаго краснаго дерева* и *сосны*.

Въ 1862 г. г. Кауфманъ представилъ описаніе свойствъ и качествъ тика и гондурасскаго краснаго дерева.

Этотъ трудъ былъ переданъ на разсмотрѣніе Корабельныхъ Инженеровъ Подполковниковъ *Гезехуса* и *Албенскаго*, которые отозвались, что означенное описаніе свойствъ и качествъ тика и гондурасскаго краснаго дерева до такой степени полно, что можетъ быть принято въ настоящее время руководствомъ какъ при заказахъ на поставку тика и гондурасскаго дерева, такъ и для браковки этого рода лѣсовъ при пріемѣ оныхъ къ адмиралтействамъ; но, признавая полезнымъ имѣть въ виду по этому предмету сужденія гг. корабельныхъ инженеровъ, основанныя на фактахъ, выведенныхъ при употребленіи лѣса въ дѣло, означенныя лица предложили напечатать настоящій трудъ г. Кауфмана и сообщить оный на разсмотрѣніе гг. корабельныхъ инженеровъ и другихъ техниковъ, что и исполнено съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Отпечатано 200 экземпляровъ. Они препровождены въ Ко-

митеты *Кораблестроительный Технический* и *Ученый*, а также гг. корабельнымъ инженерамъ и другимъ лицамъ, отъ которыхъ могутъ быть представлены полезныя практическія указанія по этому предмету.

Затѣмъ правила браковки *сосноваго лѣса* достаточно разработаны Пріемною Коммиссіею лѣсовъ къ С.-Петербургскому порту, на основаніи практическихъ данныхъ; въ составленіи же таковыхъ правилъ, относительно *лиственницы*, не представляется надобности, такъ какъ этотъ лѣсъ не употребляется болѣе на постройку военныхъ судовъ.

4) **О поставкѣ дворяниномъ Фелейзеномъ курляндскаго дуба, въ количествѣ до 500 т. куб. фут., по контракту 30 Іюня 1859 года.**

Въ 1862 году, г. Фелейзенъ обязанъ былъ поставить остальные 114.361 куб. фут.; но, вслѣдствіе переворота, совершившагося въ дѣлѣ кораблестроенія, Департаментъ предложилъ г. Фелейзену сократить это количество, по возможности.

Вслѣдствіе сего г. Фелейзенъ нашелъ возможнымъ, безъ всякихъ условій въ свою пользу, ограничиться поставкою только 70.572 куб. фут., въ томъ числѣ 28.621 $^{9}/_{12}$ куб. фут. лѣса самыхъ большихъ размѣровъ (4 категоріи), вмѣсто слѣдовавшихъ отъ него по этой категоріи 25.569 к. ф.

За эти 70.572 к. ф. Фелейзенъ удовлетворенъ причитавшимися ему 46.733 руб. 85 коп., каковыя деньги, съ прежде выданными по этой операціи, составляютъ сумму въ 393.628 р. 12 к. Составленіе окончательнаго разсчета по операціи, а равно возвращеніе залоговъ, задерживается вопросами, возбужденными по оной бывшею въ Морскомъ Министерствѣ Временною *Контрольною Экспедиціею*.

Всѣхъ вопросовъ возбуждено было *четырнадцать*, но, за данными Департаментомъ объясненіями, остаются неразрѣшенными *два* слѣдующихъ замѣчанія Экспедиціи:

1) О преждевременномъ, будто бы, удовлетвореніи подрядчика деньгами по нѣкоторымъ квитанціямъ по поставкѣ имъ дуба въ 1859 и 1860 г., и

2) О неправильномъ пріемѣ отъ подрядчика лѣсовъ Пріемною Коммиссіею лѣсовъ С.-Петербургскаго порта.

Первое изъ этихъ замѣчаній Экспедиція основываетъ на

буквѣ 7 пункта контракта, заключеннаго по настоящей операціи съ г. Фелейзеномъ, а не на значеніи онаго; вопросъ же, заключающійся во второмъ замѣчаніи, былъ возбужденъ самимъ Кораблестроительнымъ Департаментомъ еще въ 1860 году и подробно изложенъ, съ послѣдовавшимъ по оному рѣшеніемъ г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, въ отчетѣ Департамента за 1860 г., на страницахъ 130 и 131.

Какъ по сему послѣднему вопросу мнѣнія техниковъ различны, то, по приказанію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, все дѣло по поставкѣ Фелейзеномъ курляндскаго дуба, по контракту 1859 года, препровождено на разсмотрѣніе Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, а по полученіи отзыва Комитета оно представлено будетъ въ Адмиралтействъ-Совѣтъ, вмѣстѣ съ окончательнымъ разсчетомъ по настоящей операціи. О таковомъ рѣшеніи Морскаго Министерства сообщено Государственному Контролю.

5) **О покупкѣ большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ** (отч. за 1861 г. стр. 233).

а) *Чрезъ Подполковника Гезехуса и эксперта Кауфмана.*

Пріемная Коммиссія лѣсовъ С.-Петербургскаго порта, принявъ въ соображеніе, что доставленные означенными лицами въ 1861 г. дубовые брусья, голландской обдѣлки, по своимъ значительнымъ размѣрамъ, могутъ быть употребляемы преимущественно на принципальные члены судовъ, а слѣдовательно будутъ идти въ дѣло исподоволь, признала необходимымъ подвергнуть оные классификаціи, на основаніи правилъ, введенныхъ по этому предмету въ 1861 году, очистивъ при этомъ настоящій лѣсъ отъ всѣхъ мѣстныхъ фаутовъ, а также опиливъ у нѣкоторыхъ штукъ концы, а другіе разрѣзавъ пополамъ по длинѣ, для совершеннаго удостовѣренія въ доброкачественности опыхъ.

Посему, при составленіи окончательнаго разсчета по настоящей операціи, оказалось, что все количество дубовыхъ брусьевъ, пріобрѣтенныхъ за границею чрезъ Подполковника *Гезехуса* и эксперта *Кауфмана*, по распредѣленіи опыхъ по категоріямъ, составляетъ: по количеству лѣса не $74.763^{5}/_{12}$ к. ф., а $73.993^{3}/_{12}$ куб. фут., по суммѣ же на 182 руб. сер. болѣе

того, сколько причиталось бы за это послѣднее количество лѣса.

Принявъ во вниманіе, что предъявленная гг. Гезехусомъ и Кауфманомъ къ сдачѣ масса большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ простиралась до 87.090 куб. фут., но, по строгой обраковкѣ лѣса, изъ оной принято только $74.763^{5}/_{12}$ куб. фут., что они нашли возможнымъ, безъ всякаго ущерба для казны, сократить настоящую операцію съ 150 т. до 74 т. куб. фут., какъ скоро въ этомъ встрѣтилась надобность, несмотря на то, что ими было уже заключено условіе съ поставщиками лѣса на 150 т. куб. фут., съ выдачею задатка (отч. Деп. за 1860 г. стр. 135); и что распредѣленіе лѣсовъ на категоріи, вслѣдствіе чего произошло сказанное уменьшеніе, возъимѣло дѣйствіе уже послѣ покупки Гезехусомъ и Кауфманомъ лѣсовъ, и примѣнено къ ихъ операціи, вслѣдствіе хозяйственныхъ распоряженій порта,—Кораблестроительный Департаментъ призналъ справедливымъ не взыскивать означенныхъ *ста восьмидесяти двухъ* руб. сер. съ гг. Гезехуса и Кауфмана, а, на основаніи 4 пун. 43 ст. Общ. Образ. Управл. Морскимъ вѣдомствомъ, разрѣшилъ принять оные на счетъ казны.

б) *Чрезъ дворянина Фелейзена.*

Поставку Фелейзеномъ большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ въ количествѣ 50 т. куб. фут., какъ сказано уже въ самомъ началѣ настоящаго отчета, признано было возможнымъ отмѣнить.

Вслѣдствіе сего Адмиралтействъ-Совѣтъ, журналомъ 31 Марта 1862 г. ст. 22.460, положилъ: дѣйствіе контракта, заключеннаго съ Фелейзеномъ 30 Іюня 1860 года на поставку большемѣрныхъ дубовыхъ лѣсовъ, считать оконченнымъ и, взыскавъ съ него выданные ему въ ссуду, по этому контракту, 35 т. р., освободить его отъ штрафа, наложеннаго на него по журналу Адмиралтействъ-Совѣта 3 Мая 1861 г. ст. 22.059 за невыставку лѣса, ни въ 1860, ни въ 1861 году. Таковое рѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта приведено въ исполненіе.

6) **О поставкѣ итальянскаго дуба Коммерціи Совѣтникомъ Великановымъ** (отч. Деп. за 1861 г. стр. 234).

Дубъ, доставленный въ навигацію 1861 года, въ количествѣ до 80 т. куб. ф., окончательно обракованъ и принятъ къ адмиралтейству въ 1862 году. Пріемная Коммиссія полагала распредѣлить этотъ лѣсъ такъ:

Въ 1-й разрядъ	7.742$^{5}/_{12}$	куб. фут.	по 1	руб.	92$^{1}/_{2}$	коп.	на	14.904	руб.	15	к.
— 2-й —	28.924$^{1}/_{12}$	—	— 1	—	71	—	—	49.460	—	18$^{1}/_{4}$	—
— 3-й —	4.234$^{5}/_{12}$	—	— 1	—	60	—	—	6.775	—	6$^{1}/_{4}$	—
— 4-й —	9.886$^{5}/_{12}$	—	— 1	—	51$^{1}/_{2}$	—	—	14.977	—	91$^{1}/_{2}$	—
Итого . . .	50.787$^{4}/_{12}$	куб. фут.						86.117	руб.	31	к.

Но г. Великановъ не согласился съ этимъ распредѣленіемъ, а потому оно было пересмотрѣно Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ и составлено въ такомъ видѣ:

Въ 1-й разрядъ отнесено	21.547	к. ф.	по 1	р.	92$^{1}/_{2}$	к.	на	41.477	р.	97$^{1}/_{2}$	к.
— 2-й — —	18.742$^{4}/_{12}$	—	— 1	—	71	—	—	32.049	—	39	—
— 3-й — —	5.840$^{8}/_{12}$	—	— 1	—	60	—	—	9.345	—	61$^{1}/_{2}$	—
— 4-й — —	4.657$^{4}/_{12}$	—	— 1	—	51$^{1}/_{2}$	—	—	7.055	—	86	—
Итого . . .	50.787$^{4}/_{12}$	к. ф.						89.928	р.	29	к.

Такимъ образомъ, за принятіемъ только 50.787$^{4}/_{12}$ к. ф., изъ представленныхъ Великановымъ въ 1861 г. 80 т., оказывалось, что до полнаго количества, а именно до 175.527 к. ф., г. Великановымъ недоставлено до 33 т. Но какъ въ это время постройка деревянныхъ военныхъ судовъ уже была пріостановлена, а трехлѣтній срокъ, на который заключено было обязательство съ г. Великановымъ, истекъ, то Департаментъ сообщилъ ему, что сказанное обязательство слѣдуетъ считать прекратившимъ свое дѣйствіе.

Несоглашаясь и на это, Коммерціи Совѣтникъ Великановъ просилъ принять отъ него и остальные 33 т. к. ф. италіянскаго дуба, по слѣдующимъ уваженіямъ: а) онъ не предполагалъ, чтобы невполнѣ доставленное количество дуба, въ 3-хъ годичный срокъ, могло быть причиною къ отказу въ поставкѣ остальнаго количества, безъ заблаговременнаго о томъ увѣдомленія; б) имѣя въ виду предложенные ему Департаментомъ, осенью 1861 года, вопросы о цѣнахъ на италіянскій дубъ, въ количествѣ до 145 т. куб. фут., онъ употребилъ до 100 т. руб. на закупку въ Италіи рощъ; в) онъ не могъ выставить полнаго количества дуба въ трехлѣтній срокъ, частію вслѣдствіе бывшихъ въ Италіи военныхъ дѣйствій; г) по этимъ причинамъ, если бы съ нимъ заключенъ былъ формальный контрактъ Морскимъ Министерствомъ, оно обязано было бы дать ему отсроч-

ку; и д) полагая, что отсрочка будетъ ему дана и при исполненіи имъ операціи на коммерческомъ правѣ, онъ еще въ исходѣ 1861 года распорядился о нагрузкѣ на суда остальнаго количества дуба, до 33 т. куб. фут., которые, въ Апрѣлѣ 1862 года, находились уже въ морѣ.

Оба эти обстоятельства были представляемы на разрѣшеніе Адмиралтействъ-Совѣта, который, журналомъ 7 Ноября ст. 22.793, положилъ: 1) удовлетворить Коммерціи Совѣтника Великанова за поставленный имъ къ адмиралтейству, въ навигацію 1861 г., италіянскій дубъ, согласно съ сдѣланнымъ Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ распредѣленіемъ онаго на классы; и 2) на томъ же основаніи принять отъ Великанова остальное количество дуба, доставленное имъ въ навигацію 1862 года, но не по праву на это г. Великанова и не по обязанности Кораблестроительнаго Департамента, а въ видѣ особой милости и во вниманіе къ затруднительному положенію его, Великанова, въ которое онъ поставленъ неожиданнымъ переворотомъ въ кораблестроеніи, и, притомъ, никакъ не болѣе *тридцати трехъ* тысячъ куб. фут., съ тѣмъ, чтобы за таковымъ пріемомъ сдѣлать съ нимъ окончательный разсчетъ по обязательству, заключенному съ нимъ, по настоящей операціи, въ 1858 году.

Сдача дуба продолжается.

7) **О нагеляхъ изъ американской акаціи** (отч. Деп. за 1861 г. стр. 236).

По этой операціи, какъ сказано въ отчетѣ за 1861 годъ, слѣдовало уплатить американскому судостроителю Уэббу 282 доллара 90 сентовъ, которые были удержаны впредь до разъясненія обстоятельства: почему послѣдніе нагеля доставлены были въ $1^{1}/_{8}$, а не въ $1^{1}/_{4}$ дюйма толщины, какъ были заказаны. На это г. Уэббъ сообщилъ чрезъ нашего Генеральнаго Консула въ Нью-Іоркѣ, что, *по принятому тамъ обыкновенію, нагеля измѣряются у толстаго конца*, и что въ этомъ концѣ поставленные имъ нагеля имѣли $1^{1}/_{4}$ дюйма.

Какъ при пріемѣ нагелей здѣсь, они, по толщинѣ, измѣрялись у тонкаго конца и оказались годными для употребленія при постройкѣ клиперовъ, то вышеозначенные 282 дол. 90 сент., составившіе на наши деньги 435 руб. 67 коп., уплачены г. Уэббу чрезъ торговый домъ Томсонъ, Бонаръ и К°.

Въ настоящее время этихъ нагелей имѣется на лицо 78.774 шт.

8) **О поставкѣ купцомъ Русановымъ дубовыхъ кницъ и шлюпочныхъ шпангоутовъ** (отч. за 1861 г. стр. 240).

Принявъ въ соображеніе, что требованія С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ на означенныя кницы и шпангоуты составлены были въ 1860 году и основаны на средней сложности расхода предшествовавшихъ сему году лѣтъ, между тѣмъ, какъ въ настоящее время кницы такихъ размѣровъ, по которымъ обязался поставить купецъ Русановъ, не требуются, а шлюпочные шпангоуты могутъ быть замѣнены дубовыми ободьями, стоющими гораздо дешевле шпангоутовъ, Кораблестроительный Департаментъ, по соглашенію съ Русановымъ, представлялъ Адмиралтействъ-Совѣту о разрѣшеніи отмѣнить вовсе поставку *шлюпочныхъ шпангоутовъ* (*); въ дальнѣйшей же поставкѣ кницъ ограничиться только тѣми, которыя уже заказаны имъ, Русановымъ, за границею, на что и послѣдовало согласіе Адмиралтействъ-Совѣта (по журн. 18 Апрѣля 1862 г. ст. 22.471).

Изъ предъявленныхъ Русановымъ къ сдачѣ 381 кницы, только 255 соотвѣтствовали размѣрамъ, требуемымъ по контракту.

Почему Русановъ просилъ принять эти послѣднія кницы, и затѣмъ сдѣлать съ нимъ по этому предмету окончательный разсчетъ.

9) **О поставкѣ купцомъ Русановымъ сосновыхъ и еловыхъ лѣсовъ** (отч. за 1861 г. стр. 241).

Въ продолженіе 1862 года, по 15 Октября сего года, т. е. по срокъ, назначенный въ контрактѣ, г. Русановъ поставилъ не только все количество сосноваго и еловаго лѣса, слѣдовавшее по контракту въ пропорцію на этотъ годъ, но частію и на 1863 годъ, какъ это видно изъ помѣщаемой вслѣдъ за симъ таблицы, за исключеніемъ палубныхъ досокъ для С.-Петербургскаго порта.

(*) Въ отчетѣ за 1861 г. ошибочно показано, что шпангоутовъ и кницъ поставлено $^2/_3$ контрактнаго количества. Должно было сказать, что Русановъ не выставилъ и $^1/_3$ контрактнаго количества того и другаго, какъ бы слѣдовало.

	Въ пропорцію на 1862 г.						Въ томъ числѣ.	
	Слѣдовало по контракту.		Принято по 15 Октября.		Остается поставить.		На 1863 годъ.	
ВЪ С. ПЕТЕРБУРГѢ.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Бревенъ сосновыхъ	39.543	75	4.5530	97½	—	—	5.987	22½
Досокъ палубныхъ . . .	37.582	—	10.991	50	26.590	50	—	—
Бревенъ еловыхъ	8.051	25	8.096	85	—	—	45	60
ВЪ КРОНШТАДТѢ.								
Бревенъ сосновыхъ. . . .	39.149	50	56.011	—	—	—	16.861	50
Досокъ палубныхъ . . .	36.261	50	39.487	70	—	—	3.226	20
Бревенъ еловыхъ	8.051	25	10.226	3¾	—	—	2.174	78¾
НА АДМИРАЛТЕЙСКІЕ ИЖОРСКІЕ ЗАВОДЫ.								
Бревенъ сосновыхъ. . .	3.213	37½	3.213	37½	—	—	—	—
— еловыхъ	2.510	37½	2.510	37½	—	—	—	—
	174.362	99¾	176.067	81¼	26.590	50	28.895	31¼

Поставка палубныхъ досокъ для С.-Петербургскаго порта продолжалась зимнимъ путемъ; она замедлилась, по объясненію г. Русанова, вслѣдствіе того обстоятельства, что два судна съ таковыми досками, во время вѣтра, бывшаго въ ночь съ 27 на 28 Сентября, затонули въ рѣкѣ Невѣ, близь Новосаратовской колоніи, въ удостовѣреніе чего Русановымъ представлено надлежащее свидѣтельство.

Независимо отъ настоящаго контракта, Русанову была предоставлена, съ торговъ, по оставшимся за нимъ низшимъ цѣнамъ, поставка еловыхъ бревенъ, по 800 штукъ для каждаго изъ портовъ: С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго.

Операція эта окончена Русановымъ въ срокъ и ему уплачены причитавшіяся за бревна деньги, всего 2000 руб. сер.

Заготовка этихъ бревенъ исполнена, согласно съ предполо-

женіемъ, заявленнымъ въ отч. за 1861 г. на стр. 243, въ пунктѣ третьемъ, съ тою разницею, что, вмѣсто 4800 шт. бревенъ, заготовлено только 1600 штукъ, съ тѣмъ, чтобы остальное количество оныхъ, въ пропорціи на 1863 г., было пріобрѣтено по мѣрѣ дѣйствительной надобности въ нихъ.

10) О заготовленіи тика.

а) По неисправности купца *Геллера* (отч. 1861 г. стр. 237) чрезъ купца Молво и залогодателей Геллера; и

б) Чрезъ командира паруснаго военнаго транспорта «**Гилякъ**», согласно съ предположеніемъ, имѣвшимся въ виду при постройкѣ этого судна (отч. 1861 г. стр. 89).

Первоначально повѣренный купца Геллера ходатайствовалъ объ отсрочкѣ поставки тика, въ полномъ по контракту количествѣ, до навигаціи 1862 года (*).

Какъ вслѣдствіе сего, такъ и потому, что домъ, представленный г. Геллеромъ въ залогъ подъ выданные ему въ ссуду 13.134 рубля серебромъ, сгорѣлъ, оказывалось необходимымъ перемѣнить залоги, коими обезпечивалась настоящая операція, но г. Геллеръ сего не исполнилъ.

Торги, произведенные въ Сентябрѣ мѣсяцѣ 1861 года на поставку тика, по невыгодности объявленныхъ на оныхъ цѣнъ, не состоялись; послѣ же торговъ купецъ Молво, между прочимъ, объявилъ, что онъ принимаетъ на себя поставку тика, по цѣнамъ заключеннаго съ Геллеромъ контракта, обязываясь перемѣнить залоги и оставляя за собою выданную Геллеру ссуду, но съ тѣмъ, чтобы размѣры были опредѣлены согласно съ утвержденною классификаціею и съ разсрочкою всей поставки на 1863 и 1864 годы.

Вслѣдъ за симъ самъ Геллеръ ходатайствовалъ о передачѣ его подряда купцу Молво; Адмиралтействъ-Совѣтъ (журн. 14 Фев. 1862 г. ст. 22406) не призналъ удобнымъ утвердить таковую передачу, а имѣя въ виду, что въ заготовленіи хотя нѣкоторой части изъ слѣдовавшаго отъ Геллера количества

(*) Геллеръ обязался также поставить до 50 т. куб. фут. гондурасскаго краснаго дерева, но какъ впослѣдствіи заготовленіе этого дерева, вслѣдствіе перехода отъ деревяннаго судостроенія къ желѣзному броненосному, отмѣнено, то о немъ и не упоминается.

тика настоитъ надобность, положилъ приступить, на основаніи 1972 ст. I част. X Т. Св. зак., къ дѣйствію на счетъ неисправнаго подрядчика Геллера и его залоговъ, съ такимъ при томъ разсчетомъ, чтобы переплата, какая произойдетъ отъ разности цѣны, объявленной купцомъ Молво на тикъ на торгахъ, а именно по 17 фунт. стерл. за лодъ, противъ контрактныхъ цѣнъ Геллера (15⅝ фунт. за лодъ), не превышала той суммы, которая можетъ быть обезпечена залогами Геллера.

На семъ основаніи, 29 Апрѣля 1862 г. заключенъ контрактъ съ купцомъ Молво на поставку въ навигацію 1862 года до 30.000 куб. футъ тика, при чемъ переплата за тикъ противу цѣнъ Геллера составитъ до 750 фунт. стерл.

Выписанный купцомъ Молво грузъ тика въ 810 лодовъ и отправленный на американскомъ коммерческомъ суднѣ «Emperor», погибъ вмѣстѣ съ судномъ въ Балтійскомъ морѣ.

Вслѣдствіе сего г. Молво возвратилъ полученные имъ за означенный грузъ, согласно съ условіями контракта, по представленіи полисовъ и коносаментовъ груза корабля Emperor, 30139 р. 54 к., и предполагаетъ успѣть поставить все слѣдующее по контракту количество тика въ навигацію 1863 г.

На поставку остальныхъ 45 т. к. футъ тика въ число 75 т. куб. фут., слѣдовавшихъ по контракту, заключенному съ купцомъ Геллеромъ, были произведены торги въ Декабрѣ 1862 года. Низшая изъ цѣнъ, объявленныхъ на этихъ торгахъ на тикъ, нѣсколько выше вышеупомянутой цѣны Геллера. Впрочемъ, залогодатели Геллера заявили Департаменту, что они имѣютъ возможность поставить тикъ по цѣнѣ Геллера, а потому Департаментъ вошелъ съ ними въ сношеніе о представленіи ими дополнительныхъ залоговъ, для обезпеченія исправнаго выполненія операціи, если они предполагаютъ оставить ее за собою.

Въ обезпеченіе же казны отъ убытковъ, которые могутъ быть вслѣдствіе неисправности купца Геллера, сдѣлано распоряженіе о наложеніи запрещенія на его имѣніе, гдѣ бы таковое ни оказалось. А какъ Москов. Стр. отъ огня Общество, въ которомъ былъ застрахованъ домъ, представленный г. Геллеромъ въ обезпеченіе выданной ему ссуды, вмѣсто полной суммы, въ которую этотъ домъ былъ застрахованъ, а именно 13.134 р. сер., доставило въ Департаментъ только 2634 р., тогда какъ, по увѣдомленію г. Витебскаго Гражданскаго Гу-

бернатора, часть матеріаловъ, оставшихся отъ дома, послѣ пожара, оцѣнена только въ 1645 р., то по этому предмету Департаментъ находится въ перепискѣ съ сказаннымъ Обществомъ и г. Губернаторомъ.

Относительно доставки тика на транспортъ «Гилякъ», имѣлись въ виду слѣдующія уваженія:

а) Постоянное возвышеніе цѣнъ на тикъ на европейскихъ рынкахъ, частью, и, преимущественно, вслѣдствіе дороговизны фрахта и расходовъ по страхованію, тогда какъ въ Остъ-Индіи онъ можетъ быть купленъ отъ 7 до 8 фун. стерл. за лодъ. б) Отправившійся къ устьямъ р. Амура съ казенными матеріалами транспортъ «Гилякъ» не будетъ имѣть оттуда на обратный путь груза, тогда какъ, по заключенію Кораблестроительнаго Техническаго Комитета, онъ можетъ взять грузъ тика, въ брусьяхъ, отъ 18 т. до 24 т. куб. футъ; и в) слѣдовательно, если ему разрѣшено будетъ зайти въ Маульменъ и взять тамъ грузъ тика, то чрезъ это казна будетъ имѣть выгоду.

Вслѣдствіе сего, Департаментъ приглашалъ г.г. промышленниковъ доставить въ запечатанныхъ пакетахъ цѣны, по коимъ они могутъ принять на себя заготовку тика, съ погрузкою его на транспортъ Гилякъ.

Предложенія получены были отъ пяти лицъ. Изъ нихъ предложеніе купца Молво оказывалось болѣе удобнымъ къ выполненію, но какъ и онъ не согласился на заключеніе контракта и не обезпечивалъ операціи залогомъ, то признавалось болѣе выгоднымъ для казны: 1) предоставить Командиру транспорта, на обратномъ пути съ Амура, зайти въ Маульменъ и тамъ купить, на коммерческомъ правѣ и по возможно-выгоднѣйшимъ для казны цѣнамъ, грузъ тика лучшаго качества и строго обраковаанаго мѣстнымъ браковщикомъ, въ количествѣ отъ 18 т. до 20 т. куб. футъ (до 400 лодовъ) или и болѣе, если транспортъ въ состояніи будетъ это сдѣлать по вмѣстительности трюма; и 2) съ этою цѣлью открыть ему кредитъ, на сумму до *трехъ тысячъ ста шестидесяти* фун. ст., т. е. на ту сумму, въ которую могла обойтись покупка этого количества тика на мѣстѣ, по низшей средней цѣнѣ, заключавшейся на тикъ въ одномъ изъ упомянутыхъ пяти предложеній, а именно по 7 ф. 18 шил. за лодъ.

Таковое предположеніе Департамента утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, жур. 14 Марта 1862 года, ст. 22.430.

11) **О заготовленіи польскаго дуба, чрезъ Коммерціи-Совѣтника Кудрявцева**, по контракту, заключенному съ нимъ 20 Февраля 1862 года.

Въ Мартѣ 1861 года утверждены были, какъ сказано въ отч. Д-та 1861 г. на стр. 204, *раздѣленіе на категоріи* (классификація) дуба, употребляемаго на кораблестроеніе; *распредѣленіе* по этимъ категоріямъ смѣтъ на дубъ для постройки военныхъ судовъ и *цѣновника* (тарифъ) относительной цѣнности различныхъ брусьевъ, годныхъ на корабельные члены.

На этихъ данныхъ составлено было исчисленіе о потребности дуба: *польскаго* или *западныхъ губерній*, какъ для обезпеченія надобностей въ этомъ лѣсѣ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ, въ теченіи 1862, 1863 и 1864 годовъ, такъ и для составленія запаса онаго для построенія *трехъ* фрегатовъ и *двухъ* корветовъ.

По этому исчисленію оказывалось необходимымъ заготовить до 352.955 куб. ф. дуба, но, впослѣдствіи, это количество признано было возможнымъ уменьшить до 236.892 к. ф., такъ чтобы, съ имѣющимся запасомъ лѣсовъ, можно было построить *одинъ* фрегатъ и *четыре* корвета.

Вслѣдствіе сего, Департаментъ испрашивалъ разрѣшеніе сдѣлать вызовы къ торгамъ на поставку упомянутаго количества дуба, на основаніяхъ, изъясненныхъ въ классификаціи, и на прочихъ условіяхъ, принятыхъ въ послѣднее время по Морскому вѣдомству, для заготовленія лѣсовъ, на что и послѣдовало согласіе Государя Великаго Князя Генералъ-Адмирала.

Первые торги по сему предмету были безуспѣшны; на послѣднихъ же, произведенныхъ 10 Ноября, низшія цѣны остались за Коммерціи-Совѣтникомъ *Кудрявцевымъ*, по коимъ сумму подряда составила 375 т. р. с., съ поставкою всей пропорціи дуба въ теченіи трехъ лѣтъ, въ чемъ и заключенъ съ нимъ контрактъ, 20 Февраля 1862 г., съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, по журналу 17 Января 1862 года, ст. 22.366.

Между тѣмъ, въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ получено было извѣстіе о сраженіи *Монитора* съ *Кумберландомъ* и другими деревянными судами федералистовъ, заставившее пріостановить ра-

боты по постройкѣ обыкновенныхъ военныхъ деревянныхъ судовъ.

Посему г. Кудрявцевъ тогда же приглашенъ былъ не приступать къ заготовленію лѣсовъ, или, покрайней мѣрѣ, дать согласіе на отмѣну поставки нѣкотораго количества лѣса; но г. Кудрявцевъ не согласился ни на то, ни на другое.

Въ 1862 году, по этой операціи поставлено къ С.-Петербургскому и Кронштадтскому портамъ до 75 т. куб. футъ, за которые деньги еще не уплачены, по непредставленію квитанцій въ сдачѣ оныхъ; въ ссуду же выдано подъ особые залоги, рубль за рубль, 61.750 руб.

12) **О снабженіи Кронштадтскаго порта мачтовыми и рангоутными деревьями.**

По соображеніямъ порта, для него требовалось въ потребность на 1862, 1863 и 1864 годы мачтовыхъ деревъ до 1.000, а рангоутныхъ до 1.050 штукъ.

Главный запасъ мачтовыхъ деревъ, заготовки бывшаго Департамента Корабельныхъ лѣсовъ, находился въ С.-Петербургскомъ портѣ и простирался до 1.500 шт., частью затопленныхъ въ бассейнѣ Гребнаго порта, а частью сложенныхъ тамъ же въ сараяхъ, а также въ штабеляхъ на *Галерномъ Островкѣ* и на *Охтѣ*.

При употребленіи этихъ деревьевъ въ дѣло, большая часть оныхъ оказывалась негодною для своего назначенія. Такъ напримѣръ, въ послѣднее время изъ 192 штукъ, удостоено Кронштадтскимъ портомъ на мачты только 81 штука.

Во вниманіе къ тому, что мачтовые лѣса преимущественно необходимы для Кронштадтскаго порта, въ которомъ производится вооруженіе вновь строимыхъ судовъ и приготовленіе къ плаванію прочихъ, признано нужнымъ разобрать весь запасъ мачтоваго и рангоутнаго лѣса при С.-Петербургскомъ портѣ, и все, что окажется годнымъ, отправить въ Кронштадтъ.

Съ этою цѣлью заключенъ былъ, 8 Іюня 1862 года, контрактъ съ отставнымъ Капитаномъ Бѣляевымъ, на вытаску изъ бассейновъ Гребнаго порта до 720 мачтовыхъ деревъ и доставку оныхъ, въ плотахъ, къ Кронштадтскому порту.

Изъ этихъ деревъ, по тщательномъ осмотрѣ оныхъ мачтовымъ мастеромъ и Главнымъ Смотрителемъ лѣсовъ Кронштадтскаго

порта, отобраны только 344 мачты, которыя и отправлены, вмѣстѣ съ 126 деревьями съ Галернаго Островка, изъ которыхъ оказалось годныхъ на мачты 29 шт., а остальныя 97 штукъ могутъ быть употреблены на прочій рангоутъ.

За тѣмъ, оставшіяся при здѣшнемъ портѣ 395 мачтовыхъ деревъ, хранившіеся въ сараяхъ Гребнаго порта, признано полезнымъ, прежде отправленія въ Кронштадтъ, обраковать, и отправить туда не водою, а сухимъ путемъ, ибо, въ противномъ случаѣ, этотъ долго хранившійся въ сараяхъ и совершенно высохшій лѣсъ приметъ сырость и не будетъ годенъ для немедленнаго употребленія въ дѣло.

Отправка этого лѣса въ судахъ, весною 1863 года, безъ устройства хотя временной пристани, оказывалась невозможною, вслѣдствіе мелководія, окружающаго Гребной портъ, устройство же пристани потребовало бы особаго расхода.

Посему вытаска изъ сараевъ означенныхъ мачтовыхъ деревъ и отправка въ Кронштадтъ зимнимъ путемъ тѣхъ изъ нихъ, которыя будутъ признаны годными для употребленія, согласно съ ихъ назначеніемъ, отдана, съ торговъ, по контракту С.-Петербургскому купцу Гореву: по $1\frac{1}{2}$ к. съ куб. фута, за вытаску лѣса изъ сараевъ и по $11\frac{3}{4}$ коп. за доставку онаго въ Кронштадтъ.

Такимъ образомъ, весь расходъ по настоящей операціи будетъ простираться до 4.699 р. $49\frac{1}{2}$ к.

Для удовлетворенія экстренной надобности Кронштадтскаго порта *въ рангоутныхъ деревьяхъ*, въ потребность на 1862 годъ, сдѣланы были кратковременные вызовы къ торгамъ, на которыхъ низшія цѣны остались за купцомъ *Епишкинымъ*.

Посему съ нимъ заключенъ былъ контрактъ, на поставку въ Кронштадтъ 175 штукъ рангоутныхъ деревъ, длиною въ въ 4, 5, 6, 8 и 9 саж., и толщиною отъ 4 до 6 вершк., на сумму 3.915 руб. Деревья поставлены въ продолженіи навигаціи.

Кромѣ того, изъ запасовъ здѣшняго порта отправлено было въ то же время, какъ сказано выше, въ Кронштадтъ 126 *мачтовыхъ* и *рангоутныхъ деревьевъ*, изъ которыхъ оказалось годныхъ на рангоутъ 97 штукъ.

Для удовлетворенія же надобностей Кронштадскаго порта, *въ рангоутномъ лѣсѣ*, въ 1863 и 1864 годахъ, произведены

были торги въ Декабрѣ мѣсяцѣ 1862 года, на коихъ низшія цѣны остались за купцомъ Русановымъ; онѣ значительно дешевле цѣнъ купца Епишкина. Посему цѣны Русанова признаны выгодными для казны, а для заключенія съ нимъ контракта все дѣлопроизводство по этому предмету передано въ Кронштадтскую Контору надъ портомъ, которая должна будетъ слѣдить за ходомъ этой операціи и удовлетворять подрядчика платою.

13) Вопросъ *объ улучшеніи способа сбереженія мачтовыхъ деревъ* возбужденъ былъ еще въ 1858 году.

Въ отчетахъ Кораблестроительнаго Департамента: за 1859 г. сказано, что имѣемые на этотъ предметъ въ С.-Петербургѣ, въ Галерномъ портѣ, *бассейны* обмелѣли и требуютъ улучшеній; а за 1860 г., на стр. 149 — 154, изложены свѣдѣнія какъ о способахъ храненія мачтовыхъ лѣсовъ во Франціи и въ Англіи, такъ и о тѣхъ мѣрахъ, кои, въ семъ отношеніи, признавалось полезнымъ принять у насъ.

Какъ тогда рѣшено было, что, для сохраненія мачтовыхъ деревъ, они должны быть затапливаемы въ водѣ (отч. 1861 г. стр. 150), то существенная часть сказанныхъ мѣръ должна была состоять въ очищеніи, углубленіи и устройствѣ вновь бассейновъ Галернаго порта, въ улучшенномъ видѣ и съ нѣкоторыми приспособленіями, относительно затапливанія самыхъ деревьевъ.

Составленіе подробныхъ соображеній, проэктовъ и смѣтъ по этому предмету возложено было на Инспектора Кораблестроительныхъ работъ С.-Петербургскаго порта, Генералъ-Маіора *Дмитріева*.

Вслѣдствіе сего составлены были проэкты:

1) На очищеніе, углубленіе и устройство въ улучшенномъ видѣ бассейна Галернаго порта, въ которомъ хранились и предполагалось сберегать на будущее время мачтовыя и рангоутныя деревья.

2) На устройство въ бассейнѣ оградъ для затопки между ними плотовъ съ мачтовыми деревьями.

3) На устройство шлюзныхъ воротъ при входѣ въ сказанный бассейнъ.

По смѣтамъ на производство работъ по этимъ тремъ проэктамъ требовалось отъ 78.108½ до 112.000 р. сер.

По разсмотрѣніи проэктовъ въ Техническомъ Строительномъ Комитетѣ Морскаго Министерства, они найдены вполнѣ удовлетворительными, и хотя Комитетъ предложилъ отмѣнить нѣкоторыя работы, но выполненіе остальныхъ все-таки потребовало бы значительныхъ издержекъ.

По симъ соображеніямъ и имѣя въ виду, что расходъ мачтовыхъ деревъ производится исключительно въ *Кронштадтскомъ портѣ*, и слѣдовательно, храненіе этихъ лѣсовъ въ *С.-Петербургскомъ портѣ*, кромѣ издержекъ на устройство хранилищъ для оныхъ, требуетъ ежегоднаго и немаловажнаго расхода на освобожденіе изъ этихъ хранилищъ тѣхъ деревьевъ, въ которыхъ имѣетъ надобность Кронштадтскій портъ, Кораблестроительный Департаментъ обратился къ предположенію имѣть запасъ мачтовыхъ лѣсовъ въ Кронштадтѣ.

Это было во *второй* половинѣ 1861 года, а въ началѣ 1862 года, когда представлено было соображеніе по сему предмету Кронштадтскаго порта, въ дѣлѣ кораблестроенія произошелъ извѣстный переворотъ, измѣнившій также и требованія по вооруженію судовъ.

Между тѣмъ: 1) устройство въ Кронштадтѣ бассейна для сбереженія мачтовыхъ лѣсовъ *подъ водою* потребовало бы значительныхъ издержекъ, а именно отъ 323 до 389 тысячъ руб. сер.; 2) осмотръ и браковка мачтовыхъ и рангоутныхъ деревьевъ, находившихся подъ водою въ бассейнѣ Галернаго порта, въ продолженіи многихъ лѣтъ, подтвердили мнѣніе, что смолистыя части сосноваго лѣса, находящагося долго въ водѣ, разлагаются, лѣсъ теряетъ свою эластичность и крѣпость своихъ волоконъ, а самая древесина онаго—свою прочность; 3) на вторично погруженныя въ воду деревья вода дѣйствуетъ еще разрушительнѣе, зараждая въ нихъ гниль и плесневину; 4) по правиламъ мачтоваго искусства, лѣса, вынутые изъ воды, могутъ идти въ дѣло не прежде, какъ по просушкѣ оныхъ на воздухѣ въ крытыхъ сараяхъ, въ продолженіи не менѣе *двухъ* лѣтъ; и 5) *въ Кронштадтскомъ портѣ* запасъ сосновыхъ мачтовыхъ лѣсовъ, годныхъ для немедленнаго употребленія въ дѣло, долженъ состоять покрайней мѣрѣ изъ 250 штукъ.

Принимая въ соображеніе эти обстоятельства, Главный Смотритель лѣсовъ Кронштадтскаго порта Корабельный Инженеръ Полковникъ *Дмитріевъ* предложилъ: *хранить мачтовый лѣсъ*

въ крытыхъ сараяхъ, съ жалюзами, для свободнаго движенія въ сараяхъ воздуха.

Съ этимъ мнѣніемъ согласились Капитанъ надъ Кронштадтскимъ портомъ и Главный Командиръ сего порта; для сокращенія же издержекъ на устройство сказанныхъ сараевъ, оные предположено построить средствами порта, изъ имѣемыхъ въ наличіи при портѣ лѣсовъ, которые окажется возможнымъ удѣлить на этотъ предметъ.

На первое время приступлено къ постройкѣ *двухъ* сараевъ; лѣсъ же, находившійся въ бассейнѣ Галернаго порта, какъ сказано выше, вынимается изъ бассейна и перевозится въ Кронштадтъ.

Заготовленіе матеріаловъ портами.

Изъ отчетовъ портовыхъ конторъ видно, что операціи портовъ, по заготовленію различныхъ предметовъ въ 1862 году, простирались:

Кронштадтскаго	на	133.144 р.	51¼ к.
Николаевскаго	—	380.060 —	54 — (*)
Астраханскаго	—	27.238 —	5¼ —
Архангельскаго	—	337 —	74½ —
Ревельскаго	—	5.710 —	63½ —
Бакинскаго	—	1.300 (**)	
Свеаборгскаго	—	769 —	65 —
С.-Петербургскаго	—	123 —	77 —

Доставка.

1) Между *С.-Петербургомъ, Кронштадтомъ* и *Адмиралтейскими Ижорскими заводами* доставка матеріаловъ и вещей производилась, по прежнему, во время навигаціи, на казенныхъ судахъ, состоящихъ при дежурствахъ С. Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ, а зимою, для удовлетворенія экстренныхъ надобностей, на наемныхъ подводахъ.

(*) Въ томъ числѣ лѣсовъ отъ купцовъ Рафаловичей на 137.806 руб. 46 коп. (отч. Д-та 1860 г. стр. 209 и 1861 г. стр. 335).

(**) Древесный уголь и ясеневое дерево для веселъ.

Всего перевезено:

	На судахъ.	На подводахъ.
Различныхъ матеріаловъ, кромѣ лѣса, вѣсовою тяжестію	337.011 п. 4 ф.	9066 п. 34 ф.
Лѣсовъ.	12.300 штукъ.	1009 куб. футъ
Чиновъ.	793 челов.	

Противу 1861 года:

Матеріаловъ на.	57.951 п. менѣе.
Лѣсовъ	6.863 штук. болѣе.
Чиновъ.	6.465 челов. менѣе.

Перевозкою означеннаго груза заняты были: 7 паровыхъ и 19 грузовыхъ судовъ. Менѣе противу 1861 года: первыхъ на 12, а послѣднихъ—на 32 судна.

Означенная перевозка, не считая $^{00}/_{00}$ съ капитала стоимости судовъ, перевозившихъ грузы, обошлась казнѣ до 25.340 р. 46 к. Эта цифра превышаетъ прошлогоднюю на 7.340 руб. 46 к.,—не смотря на то, что въ томъ году перевозка была значительнѣе, потому, что тогда не была принята въ разсчетъ стоимость содержанія паровыхъ судовъ, употреблявшихся для буксировки грузовыхъ судовъ, которая въ 1862 г. изчислена въ 11.803 руб. 14 коп.

2) ВЪ РЕВЕЛЬ И СВЕАБОРГЪ.

Слѣдовавшіе въ эти порты адмиралтейскіе грузы были отправлены и доставлены въ оные въ цѣлости, въ продолженіе навигаціи 1862 г., на казенныхъ судахъ, изъ Кронштадтскаго порта, по распоряженію тамошняго портоваго начальства.

Сверхъ того, отправлено было въ *Свеаборгъ*, изъ С.-Петербурга, зимнимъ путемъ, чрезъ контору *Колланъ*, матеріаловъ вѣсовою тяжестію 372 п. 21 ф., за что заплачено 186 руб. 25 коп.

4) ВЪ АРХАНГЕЛЬСКЪ.

Весь грузъ, слѣдовавшій къ отправкѣ въ этотъ портъ, въ 1862 г. составлялъ только 152 п. $38^1/_2$ фун., а потому онъ

отправленъ былъ не въ особомъ транспортѣ, какъ это дѣлалось до сихъ поръ, а чрезъ Общество Страхованія и Транспортированія кладей, съ платою по 1 руб. 28½ коп. за пудъ, безъ раздѣленія предметовъ, на легкіе и тяжеловѣсные.

3) ВЪ АСТРАХАНЬ.

Въ 1862 году слѣдовавшій въ Астраханскій портъ грузъ, по кораблестроительной части, отправленъ былъ туда въ *три* раза: въ Іюнѣ, Іюлѣ и Ноябрѣ.

Въ первый разъ, былъ отправленъ *обыкновенный ежегодный транспортъ* съ адмиралтейскимъ грузомъ, а во второй и третій—вещи, экстренно требовавшіяся для парохода «Кура», которыя изготовлялись на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ и не могли поспѣть ко времени отправленія перваго транспорта.

На доставку въ Астрахань обыкновеннаго адмиралтейскаго груза назначены были торги и, сверхъ того, по принятому Департаментомъ порядку (отч. 1861 г., стр. 132), предписано было чиновнику особыхъ порученій открыть цѣны на эту операцію.

Капитанъ-Лейтенантъ Беръ, донесъ, что какъ отдѣльныя лица, такъ и общества, желавшія принять на себя перевозку адмиралтейскаго груза въ Астрахань, объявили ему крайне невыгодныя для казны цѣны, а потому онъ предложилъ имъ подать отъ себя непосредственно объявленія въ Департаментъ ко дню переторжки.

На переторжкѣ низшая цѣна осталась за отставнымъ Надворнымъ Совѣтникомъ *Брылкинымъ*, а именно: за доставку по 39½ коп., за погрузку по 1½ к. и за выгрузку на мѣстѣ въ Астрахани по 1¼ к. съ пуда.

Хотя цѣна собственно за доставку груза оказалась дороже прошлогодней цѣны, за то же, на 3 к. съ пуда, но какъ, по малому числу лицъ, явившихся къ торгамъ, нельзя было разсчитывать на пониженіе цѣнъ, въ случаѣ назначенія новыхъ торговъ, то операція предоставлена была г. Брылкину, съ тѣмъ, чтобы грузъ былъ доставленъ въ Астрахань къ 1 Октября 1862 года.

Транспортъ съ грузомъ отправился изъ С.-Петербурга 9 Іюня

на *четырехъ* судахъ, подъ наблюденіемъ Подпоручика *Бнердечевскаго*. По прибытіи 2 Августа въ Рыбинскъ, грузъ съ *трехъ* судовъ перегруженъ былъ на *двѣ баржи*, и 10 числа, транспортъ отправился далѣе на буксирѣ парохода.

При этой перевозкѣ нѣкоторые тюки оказались, по наружности, сырыми, что, по донесенію Подпоручика Бнердечевскаго, произошло отъ безпрерывныхъ и сильныхъ дождей во время слѣдованія транспорта до города Рыбинска, вслѣдствіе чего, отсырѣвшіе тюки были положены сверхъ всего груза, для просушки.

Въ Астрахань транспортъ прибылъ благополучно 2 Сентября. По донесенію Конторы надъ Астраханскимъ портомъ, всѣ матеріалы и вещи, составлявшіе грузъ, приняты сполна и оказались хорошаго качества, кромѣ *мездриннаго клея* и нѣкоторой части *такелажа*. Клей найденъ негоднымъ къ употребленію, а такелажъ, цѣною на 367 р. $17^1/_2$ к., подмоченнымъ.

Сверхъ того, во всемъ грузѣ по накладнымъ значилось вѣсу 23.456 п. $21^3/_4$ фун., а при пріемѣ его къ Астраханскому порту оказалось 23.656 п. $21^3/_4$ фун., т. е. на 200 пудовъ болѣе.

Оба эти обстоятельства еще неразъяснены окончательно, но приняты надлежащія къ тому мѣры.

Нагрузка судовъ въ С.-Петербургѣ производилась казенными средствами; выгрузка же груза въ Астрахани средствами подрядчика.

За доставку груза въ Астрахань, въ количествѣ 23.656 пудовъ $21^3/_4$ фунта, причиталось подрядчику по контрактной цѣнѣ, съ выгрузкою, т. е. по $40^3/_4$ к., всего 9.640 руб. 4 коп.

Изъ нихъ удержано:

% на израсходованные на счетъ контрагента 450 руб. во время слѣдованія транспорта отъ С.-Петербурга до Рыбинска	6 р. 30 к.
И въ обезпеченіе казны, впредь до совершеннаго разъясненія обстоятельствъ, относительно излишне-оказавшагося груза и подмочки такелажа	607 — 54 —
	613 — 84 —

За тѣмъ, выданы подрядчику остальные 9.026 р.

Въ Іюлѣ мѣсяцѣ, отправлены были *два* вала, мотыли и нѣкоторыя другія части механизма парохода «Кура», а также остальной такелажъ, всего вѣсовою тяжестью 350 пуд. 9½ ф., на сумму 5.275 р. 90 к., за доставку коихъ, по 80 к. съ пуда, и за страхованіе заплачено 331 р. 84 к.

За тѣмъ, въ Ноябрѣ отправлены были остальныя вещи для механизма парохода «Кура» и для барказовъ, построенныхъ на Мутальскомъ заводѣ, вѣсовою тяжестью 161 п. 19 фун. на сумму 1.630 руб., за доставку коихъ, на срокъ не позже первыхъ чиселъ Января 1863 года, по 3 р. 10 к. и 2 р. 70 к. (*) съ пуда и за страхованіе причитается заплатить 462 р. 71 к.

Грузъ прибылъ въ Астрахань въ срокъ, а по полученіи отъ Конторы надъ Астраханскимъ портомъ квитанціи о сдачѣ онаго будетъ сдѣланъ разсчетъ съ подрядчикомъ.

Здѣсь слѣдуетъ упомянуть о послѣдствіи распоряженій, вызванныхъ замѣчаніями Астраханскаго порта, что заключавшаяся въ адмиралтейскомъ грузѣ 1861 г. *бура* оказалась недоброкачественною, а въ *такелажѣ* оказалось вѣсу менѣе на 46 п. 35 ф. (отч. за 1861 г., стр. 248 и 249).

При переосвидѣтельствованіи той буры, часть которой отправлена была въ Астрахань, оказалось, что она дѣйствительно, какъ смѣшанная съ квасцами, негодна къ употребленію, а потому она возвращена была поставщикамъ, купцамъ *Живягину* и *Маевскому*, отъ которыхъ истребована новая, по количеству бывшей въ наличіи при С.-Петербургскихъ экипажескихъ магазинахъ негодной, а также отправленной въ Астрахань; художнику же, засвидѣтельствовавшему доброкачественность сказанной негодной буры, при пріемѣ оной, сдѣланъ строгій выговоръ.

Неявка въ такелажѣ, какъ произшедшая отъ неумышленной ошибки содержателя новаго такелажа въ Кронштадтскомъ портѣ, записана по сему содержанію на приходъ.

5) ВЪ НИКОЛАЕВѢ (Херсон. губер.).

До 1862 года, перевозка изъ С.-Петербурга матеріаловъ и вещей, для Черноморскаго вѣдомства, производилась сухимъ

(*) За вещи вѣсомъ до 40 пуд. по 2 р. 70 коп., а вещи болѣе 40 пуд. по 3 руб. 10 коп.

путемъ въ 40 и 70 дневные сроки, съ платою отъ 1 руб. 85 коп. до 2 р. 15 к. съ пуда.

На торгахъ, бывшихъ въ Департаментѣ въ Декабрѣ мѣсяцѣ 1861 г., на доставку адмиралтейскаго груза въ Николаевъ, въ 1862 году, по прежнему, сухимъ путемъ, низшія цѣны были слѣдующія: при отвѣтственности за утраченные или испорченные предметы суммою, равною двойной ихъ стоимости, 1 руб. 74 к. и 2 р. 9 к. за пудъ, а ординарной: 1 руб. 70 коп. и 2 р. 5 к.

Предметы, подлежащіе отправкѣ въ Николаевъ, преимущественно состоятъ: *изъ мѣди въ листахъ* и *болтахъ*, *парусныхъ полотенъ* и *дѣльныхъ металлическихъ вещей*, изготовляемыхъ на здѣшнихъ казенныхъ и частныхъ механическихъ заводахъ.

Изыскивая средства къ удешевленію перевозки адмиралтейскаго груза въ Николаевъ, Департаментъ обратился къ предположенію объ отправкѣ таковаго груза *моремъ*, чрезъ Лондонъ.

Къ этому представлялись слѣдующіе способы:

1) Отправленіе груза на частныхъ судахъ изъ Кронштадта до Лондона и изъ этого города до Одессы, имѣя разсчеты съ судохозяевами *непосредственно*.

2) Во избѣжаніе этихъ сложныхъ разсчетовъ и необходимости занимать этимъ дѣломъ находящихся въ Англіи агентовъ Морскаго вѣдомства, а также имѣть для сего довѣренныхъ лицъ въ Одессѣ, производить отправку груза тѣмъ же путемъ чрезъ одинъ изъ имѣющихся въ С. Петербургѣ торговыхъ домовъ, съ уплатою ему извѣстнаго % за коммиссію, но уже съ полною его отвѣтственностью за исправную и своевременную доставку грузовъ къ мѣсту назначенія; и

3) Съ соблюденіемъ этихъ же условій, чрезъ Русское Общество Пароходства и Торговли, пароходы котораго ежемѣсячно совершаютъ рейсы между Лондономъ и Одессою.

Сей послѣдній способъ оказался выгоднѣе двухъ другихъ, а потому съ Правленіемъ сказаннаго Общества на отправку адмиралтейскихъ грузовъ изъ С. Петербурга въ Николаевъ заключены были условія, сущность коихъ состоитъ въ слѣдующемъ: «Общество обязалось отправлять грузы изъ С. Петербурга и Кронштадта до Лондона и оттуда до Николаева *на пароходахъ*; фрахтъ и прочія могущія быть издержки по по-

грузкѣ и доставкѣ груза до Лондона, а также за коммиссію уплачиваются Обществу по подлиннымъ счетамъ; фрахты изъ Лондона до Одессы и изъ Одессы до Николаева и на этомъ послѣднемъ разстояніи, вмѣстѣ съ издержками по перегрузкѣ груза въ Одессѣ и выгрузкѣ онаго въ Николаевѣ, опредѣляются постоянные, а именно: отъ Лондона до Одессы по 35 шил. съ тона, или, считая тонъ въ 60 пуд., по 7 пенсовъ съ пуда, (по курсу à vue), а отъ Одессы до Николаева—по 11 коп. сер. съ пуда; Общество обязывается страховать грузы въ суммѣ, какая назначена будетъ Департаментомъ; издержки по застрахованію выплачиваются Обществу по представленіи полисовъ, а расходы по доставкѣ груза—не прежде представленія квитанцій Конторы надъ Николаевскимъ портомъ въ сдачѣ груза; Общество отвѣчаетъ за цѣлость мѣстъ и неукупоренныхъ вещей въ цѣнѣ дѣйствительной стоимости оныхъ; въ случаѣ же гибели груза, оно само отыскиваетъ убытки съ страховыхъ обществъ и уплаченныя ими суммы доставляетъ въ Департаментъ».

На основаніи этихъ условій, первая часть адмиралтейскаго груза 1862 года, для Черноморскаго вѣдомства, въ количествѣ 1000 пуд. 35 ф., на сумму 12.769 р. 84 $^{1}/_{4}$ коп., была отправлена въ Николаевъ въ Іюнѣ мѣсяцѣ и въ сдачѣ оной, въ исправности, доставлена Обществомъ въ Департаментъ надлежащая квитанція.

Доставка этого груза, съ расходами по страхованію груза, въ полной стоимости онаго, за исключеніемъ накладныхъ расходовъ, произведенныхъ въ Одессѣ (если таковые были (*), обошлась въ 749 руб. 32 коп., т. е. по 75 коп. за пудъ. А потому въ Сентябрѣ мѣсяцѣ отправлена была чрезъ Общество вторая часть груза, въ количествѣ 4.564 пуда 18$^{1}/_{2}$ фун., на сумму 70.352 руб. 21$^{1}/_{2}$ коп. Грузъ застрахованъ въ суммѣ 70.350 р. Онъ отправленъ былъ изъ С. Петербурга до Лондона на англійскомъ частномъ пароходѣ «Больдера», а изъ Лондона на пароходѣ Общества «Удалой», который, по случаю необыкновенно ранняго замерзанія Одесскаго рейда, попалъ туда только въ Декабрѣ мѣсяцѣ. Вслѣдствіе сего часть этого груза будетъ доставлена изъ Одессы въ Николаевъ сухимъ путемъ, а другая съ открытіемъ навигаціи. Этотъ случай мѣшаетъ

(*) Обществу еще не извѣстно.

сдѣлать окончательное заключеніе о степени выгодности перевозки адмиралтейскаго груза въ Николаевъ моремъ, въ сравненіи съ сухопутною доставкою, хотя и нѣтъ сомнѣнія, что послѣдняя обходилась дороже настоящей перевозки моремъ.

По доставкѣ второй части груза уплачена только страховая премія до Лондона, составившая 881 руб. 8 коп.

Сверхъ того, въ 1862 году отправленъ въ Николаевъ зимою сухимъ путемъ, экстренно требовавшійся грузъ, въ количествѣ 501 пудъ 28 фун., чрезъ посредство Товарищества «*Перевозчика*», по 1 рублю 80 коп. за пудъ, съ доставкою въ 60 дней.

6) ВЪ НИКОЛАЕВСКЪ (на Амурѣ).

Операція 1859 года.

(отч. Д-та за 1861 г. стр. 249).

Окончательный разсчетъ по этой операціи не могъ быть сдѣланъ и въ 1862 году, по неполученію изъ Николаевска какъ акта о состояніи, въ какомъ сдана была часть адмиралтейскаго груза, бывшаго на кораблѣ «Доллартъ», такъ и вновь затребованныхъ свѣдѣній о томъ, почему, при выгрузкѣ другой части груза, доставленной въ Владивостокъ на кораблѣ «Эмма», допущены были простойные дни.

Расходы, произведенные контрагентомъ Бутковскимъ вслѣдствіе аваріи, случившейся съ кораблемъ «Готторпъ», и упадавшіе на часть *незастрахованнаго груза*, по повѣркѣ оныхъ диспашеромъ С. Петербургской биржи, приняты на счетъ казны, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (ст. 22.723); они составляютъ 18.014 рублей 62 коп.

Операція 1860 г.

По неполученію отъ Николаевскаго порта (на Амурѣ) затребованныхъ по этой операціи свѣдѣній, о коихъ сказано въ отчетѣ Департамента за 1861 г. на стр. 251, удержанныя съ контрагента деньги, изъ числа слѣдовавшихъ ему за доставку, остаются невыданными.

Операція 1861 г.

Корабль «Тритонъ», на которомъ отправленъ былъ въ 1861 году адмиралтейскій грузъ въ Пріамурскій край, прибылъ благополучно въ Іюнѣ мѣсяцѣ, до назначеннаго контрактомъ срока, въ заливъ *Де-Кастри*, но свѣдѣній о пріемѣ груза къ порту еще недоставлено, а потому и окончательнаго разсчета съ контрагентомъ, купцомъ *Карстремомъ*, еще не сдѣлано.

Операція 1862 года.

На торгахъ, на перевозку адмиралтейскаго груза въ Николаевскъ (на Амурѣ), въ 1862 году, низшая цѣна осталась за Выборгскимъ купцомъ, Королевско-Датскимъ Консуломъ, *Паллизеномъ*, а именно: по 75 коп. съ пуда, не считая пассажировъ, собственно за перевозъ которыхъ, какъ и въ 1861 г., платы неназначено, но за продовольствіе ихъ въ пути полагается: за взрослыхъ по 18, а за малолѣтнихъ, отъ 1 года до 10 лѣтъ, по 9 рублей въ мѣсяцъ.

Г. Паллизенъ обязался доставить грузъ въ заливъ Де Кастри не позже Іюля мѣсяца 1863 года, а оттуда въ Николаевскъ.

Цѣна, объявленная Паллизеномъ, ниже цѣнъ: 1861 года на 25, 1860 на 14, а 1859 г. на $22^1/_2$ коп. съ пуда.

Посему перевозка адмиралтейскаго груза на Амуръ, въ 1862 году, предоставлена г. Паллизену, по журналу Адмиралтействъ Совѣта 10 Мая 1862 г. ст. 22.521.

Подъ грузъ представленъ совершенно новый Гамбургскій корабль «Викторія».

Принявъ въ Кронштадтѣ грузъ и 20 человѣкъ писарей, «Викторія» 19 Октября оставила этотъ портъ и 7 Ноября благополучно прибыла въ Соутгамптонъ, гдѣ, погрузивъ остальные матеріалы, заготовленные для Сибирскихъ портовъ чрезъ Капитанъ-Лейтенанта Колокольцева, 27 числа того же мѣсяца отправилась далѣе.

На корабль погружено:

Кораблестроительнаго груза	24.213 п.	34 ф.
Коммиссаріатскаго	1.323 —	31 —

Артиллерійскаго	—	18.786	— 21	—
Гидрографическаго	—	20	— »	—
Всего.		44.344 п.	6	ф.

Стоимость груза составляетъ 127.431 руб. 41¼ коп., и въ этой суммѣ судно застраховано отъ гибели и отъ аварій, за что уплачено страховой преміи 13.497 р. 20 к.

Озабочиваясь обезпеченіемъ продовольствія въ пути вышеупомянутыхъ писарей, Департаментъ входилъ въ сношеніе по этому предмету съ г. Паллизеномъ и получилъ отзывъ, что пища пассажирамъ будетъ отпускаема наравнѣ съ корабельнымъ экипажемъ, согласно 18 § Гамбургскихъ правилъ, главныя условія коихъ на этотъ счетъ заключаются въ томъ, что на каждаго пассажира будетъ отпускаемо: по 1 фунту солонины или по ¾ ф. свинины, или по ¾ ф. рыбы и по 1 галлону прѣсной воды; зелень, по возможности; горохъ, бобы, крупа и мука—досыта; еженедѣльно по 7 фунтовъ сухарей и по 1 фунту масла коровьяго или другаго, для пищи годнаго; чаю по 2, кофе по 10 и сахару по 14 лотовъ еженедѣльно, а уксусу по ¼ бутылки. Сверхъ того, всякое справедливое требованіе пассажировъ будетъ удовлетворено.

Таковой отзывъ г. Паллизена сообщенъ къ руководству, сопровождающему грузъ 28 флотскаго экипажа Мичману *Хмѣлевскому*.

Въ Январѣ мѣсяцѣ 1863 года г. Паллизенъ увѣдомилъ Департаментъ, что корабль «Викторія», послѣ 27 дневнаго перехода изъ Соутгамптона, находился $\frac{15}{30}$ Декабря въ широтѣ N 2° 13′ и въ долготѣ W 26° 10′.

ОТДѢЛЪ VI.

ОБЪ УСТРОЙСТВѢ ПОРТОВЪ И АДМИРАЛТЕЙСТВЪ.

Общія распоряженія.

1) Изъ упомянутыхъ въ отчетѣ за 1861 г., на стр. 255, *подъемныхъ кранов*ъ, для портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго, въ 1862 г. установлены на мѣста:

Въ С.-Петербургѣ:

На Галерномъ островкѣ—*одинъ*, въ 20 тонъ подъемной силы. Въ Новомъ адмиралтействѣ *четыре*, въ 10 тонъ каждый.

Въ Кронштадтѣ:

Въ Доковомъ адмиралтействѣ, на берегу обводнаго канала, между пріемными магазинами, построенными въ 1861 году,—*три* крана: *одинъ* въ 10 и *два* въ 2 тона каждый.

Остальные *два* крана также сдѣланы, но еще не установлены на мѣста, по неготовности фундаментовъ.

По этой операціи, въ число 45.900 р. с., слѣдующихъ заводчикамъ по контракту, уплачено 32.088 р. 50 к.

2) Вмѣстѣ съ американскими станками, выписанными для С.-Петербургскаго порта (отч. за 1861 г. стр. 255), разрѣшено установить, въ обдѣлочномъ сараѣ Новаго адмиралтейства, особаго устройства *пильную раму*, пріобрѣтенную отъ г. Пинкертона, за 2.800 р., дабы имѣть возможность снабжать *шлюпочное* и *столярное* мастерства досками, толщиною до $^1/_4$ дюйма, и тѣмъ устранить неудобство и невыгоду, замѣчаемыя въ настоящее время, вслѣдствіе необходимости обтесывать въ ручную дюймовыя доски, выпиливаемыя лѣсопильными заводами.

3) Для приспособленія адмиралтейскихъ мастерскихъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ къ производству работъ по желѣзному броненосному судостроенію, на первое время, признано необходимымъ: пріобрѣсти въ Англіи, отъ заводчиковъ Вествудъ и Бэйли *гидравлическій прессъ, для пробы желѣза растяженіемъ*, который будетъ стоить, съ доставкою сюда съ открытіемъ навигаціи, до 1.200 руб., и *машину для загибанія блиндажныхъ плитъ*, подобную той, какую эти заводчики изготовили для Чатамскаго адмиралтейства; и изготовить на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, по чертежамъ, доставленнымъ Главнымъ Инженеръ-Механикомъ Балтійскаго флота, *двѣ машины для испытанія образцовъ желѣза*.

4) Выписаны изъ Англіи, для испытанія, изобрѣтенныя Вестансомъ *патентованныя цѣпныя тали*, называемыя *дифференціальными*. Особенность ихъ состоитъ въ томъ, что, при тягѣ цѣпи съ одного конца, повѣшенная на таляхъ тяжесть поднимается, а при тягѣ съ другаго, она опускается; по прекра-

щеніи же тяги, приподнятая тяжесть не раздергиваетъ талей сама собою, а потому и упасть не можетъ.

5) Въ виду предстоящихъ адмиралтействамъ работъ по желѣзному броненосному судостроенію, требующихъ почти повсемѣстнаго огня, обращено вниманіе на средства С.-Петербургскихъ адмиралтействъ, на случай пожара въ оныхъ.

Съ этою цѣлію учреждена была особая Коммиссія, подъ предсѣдательствомъ Капитана 1 ранга Вейса.

Коммисія, осмотрѣвъ пожарные инструменты, имѣющіеся, какъ въ адмиралтействахъ, такъ и на брантвахтахъ, нашла, что большая часть этихъ инструментовъ не отвѣчаетъ современнымъ требованіямъ.

Затѣмъ, имѣя въ виду, что пожарные инструменты бываютъ необходимы адмиралтействамъ въ двухъ случаяхъ, а именно: при пожарѣ въ самыхъ адмиралтействахъ и на судахъ, стоящихъ вблизи адмиралтействъ, и что *въ первомъ* изъ этихъ случаевъ, дѣйствіе пожарныхъ адмиралтейскихъ командъ хотя и имѣетъ мѣсто только до прибытія городскихъ частей, но должно быть на столько быстро и сильно, чтобы имѣть возможность, если не совершенно прекратить пожаръ въ самомъ началѣ, то, по крайней мѣрѣ, не дать ему распространиться; а *во второмъ*— должно продолжаться до совершеннаго прекращенія пожара, —Коммиссія признала полезнымъ:

а) Снабдить адмиралтейства сильными пожарными трубами.

б) На случай пожара на водѣ, употреблять небольшіе пароходы, какъ напр. «**Разсыльный**» и «**Вѣстовой**», и гребныя суда, ставя на нихъ имѣемые въ адмиралтействахъ трубы и бранспойты.

в) Составить особую небольшую адмиралтейскую пожарную команду, примѣрно изъ 15 человѣкъ, чтобы эти люди, ознакомившись съ употребленіемъ инструментовъ, умѣли сберегать ихъ и руководить другихъ при дѣйствіи сими инструментами.

Осмотрѣвъ различные, имѣемые въ С.-Петербургѣ, пожарные инструменты, Коммиссія остановилась на *большой французской пожарной трубѣ* (Pompe de quartier), какъ болѣе другихъ удовлетворяющей условіямъ этого рода инструментовъ, требующихся для адмиралтействъ. Она легка, проста въ устройствѣ, имѣетъ забирной рукавъ и резервуаръ для воды, можетъ быть свободно

РУЧНАЯ ПОМПА ГИДРОПУЛЬТЪ: (HYDROPULT).

Лит. Г. Гуперизера.

перевозима шестью человѣками и выбрасывать 22 ведра въ минуту на высоту 10 саженъ.

По мнѣнію Коммиссіи, *восьми* такихъ трубъ, съ семью исправленными старыми бранспойтами, будетъ достаточно для всѣхъ четырехъ адмиралтействъ (*) С.-Петербургскаго порта.

Согласно сему, упомянутая французская пожарная труба, съ двухколеснымъ ходомъ, пріобрѣтена въ С.-Петербургскомъ Пожарномъ Депо за 450 руб. сер. и отправлена на Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы, съ тѣмъ, чтобы по образцу ея сдѣлано было *двѣнадцать* таковыхъ трубъ, для снабженія ими, какъ С.-Петербургскаго, такъ и другихъ портовъ, изъ коихъ отъ Астраханскаго порта уже поступило требованіе по этому предмету.

Затѣмъ приступлено было къ исправленію всѣхъ, имѣющихся въ адмиралтействахъ С.-Петербургскаго порта, прежнихъ бранспойтовъ и прочихъ пожарныхъ инструментовъ, и таковые для Новаго адмиралтейства уже готовы; а изъ постоянныхъ адмиралтейскихъ рабочихъ назначено нѣкоторое число оныхъ *собственно* для присмотра за инструментами и для того, какъ сказано выше, чтобы эти люди могли быть руководителями при дѣйствіи сими инструментами.

Вмѣстѣ съ тѣмъ были собраны свѣдѣнія о томъ, какія пожарныя трубы употребляются въ Англійскихъ адмиралтействахъ.

Изъ этихъ свѣдѣній оказалось: а) что хотя въ Англіи и приступлено къ испытаніямъ паровыхъ пожарныхъ трубъ, но таковыя еще не введены въ тамошнихъ адмиралтействахъ, а изъ ручныхъ бранспойтовъ признается лучшимъ бранспойтъ *Стона*, который однако же не имѣетъ никакихъ преимуществъ предъ вышеупомянутою французскою трубою; и б) что въ послѣднее время обратила на себя вниманіе переносная ручная помпа, подъ названіемъ Hydropult. Образецъ этой помпы былъ полученъ и испытанъ, какъ сказанною Коммиссіею, такъ и на пароходо-фрегатѣ «Смѣлый». Общее заключеніе о достоинствахъ этой помпы таково, что ее необходимо имѣть во всѣхъ мастерскихъ, магазинахъ, сараяхъ и элингахъ, и что ею могутъ быть замѣнены съ пользою марсовые бранспойты. Ею дѣйствуетъ одинъ человѣкъ, при чемъ она выбрасываетъ $3^1/_2$ ведра въ минуту на разстояніи 4 саженъ (**).

(*) Новаго, Галернаго Островка, Охты и Галернаго порта.

(**) Рисунокъ Hydropult'a при семъ прилагается.

С.-ПЕТЕРБУРГСКІЙ ПОРТЪ.

Новое Адмиралтейство.

1) *Окончено капитальное исправленіе Мортонова элинга.*

Ходъ работъ по исправленію элинга изложенъ въ отчетахъ Кораблестроительнаго Департамента за 1860 г., на стр. 164, и за 1861 г., на стр. 257.

Въ 1862 году средствами порта осмотрѣнъ и очищенъ подводный спусковой фундаментъ элинга, на что, кромѣ матеріаловъ, употреблено рабочей силы на 1.155 руб. сер.; а отъ Морской Строительной части обдѣланы дамбы и устроены колодцы съ водопроводными трубами къ котлу паровой машины, имѣющейся на элингѣ.

Подъемъ судовъ на элингъ вновь начался съ лѣта 1862 г.

2) Для окончательнаго устройства новой портовой паровой кузницы (отч. Деп. 1860, стр. 162, и 1861 г., стр. 257), эта кузница, на основаніи одобреннаго Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ предположенія Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота, г. *Ламберта*, будетъ снабжена, сверхъ имѣющихся въ оной предметовъ, еще слѣдующими: 8 обыкновенными и 3 двойными *горнами*, второю *паровою машиною* высокаго давленія, 2 *вертикальными котлами* къ сварочнымъ печамъ, 2 *сверлильными станками*, 4 *стѣнными подъемными кранами* и *точиломъ*.

Изъ этихъ предметовъ: *горны* сдѣланы на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ и къ установкѣ оныхъ приступлено; *паровая машина*, по исправленіи оной, будетъ перенесена изъ старой кузницы; *вертикальные котлы* и *краны* изготовлены на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ; послѣдніе уже доставлены, а первые будутъ присланы съ открытіемъ навигаціи. Затѣмъ *сверлильные станки* заказаны въ Англіи; они будутъ высланы съ открытіемъ навигаціи и обойдутся съ доставкою до 700 руб. сер.

3) Въ зданіи, въ которомъ помѣщалась прежняя кузница Новаго Адмиралтейства, приступлено къ устройству слѣдующихъ мастерскихъ: *слесарно-токарной*, по проэкту Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота, *мѣдно* и *желѣзо-котельныхъ* и *мѣдно-литейной*.

Для сего потребовалось: исправить самое зданіе и приспособить оное къ новому назначенію; сдѣлать фундаменты подъ паровую машину, котлы, станки, а также подъ нѣкоторые другіе предметы, изъ числа долженствующихъ находиться въ мастерскихъ; изготовить новую паровую машину въ 15 силъ, для приведенія станковъ въ движеніе; устроить плавильную печь, съ отдѣльною коренною трубою, и формовочную яму, и, исправивъ прежніе станки слесарно-токарной мастерской, снабдить эту мастерскую слѣдующими новыми станками: *большимъ-строгальнымъ*, *горизонтально-сверлильнымъ*, *длиннымъ-токарнымъ* и *винторѣзнымъ*.

Работы по приспособленію зданія и по устройству фундаментовъ подъ предметы слесарно-токарной мастерской, по исчисленію Морской Строительной части, могли обойдтись въ 4.282 р. $48^1/_4$ к.

Для сокращенія этихъ издержекъ, нѣкоторыя изъ таковыхъ работъ, на сумму 1.649 руб. 41 коп., исполнены средствами порта, а столярныя работы отданы съ подряда за 910 руб. 40 к. Затѣмъ остальныя производятся Строительнымъ Управленіемъ, съ отнесеніемъ расходовъ на сумму, ассигнованную въ количествѣ 5 т. р. на очистку подводнаго фундамента Мортонова элинга, такъ какъ эта послѣдняя работа, какъ сказано выше, выполнена средствами порта.

Паровая машина сдѣлана на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ, установлена на мѣсто и уже находится въ дѣйствіи. Изъ *станковъ*: винторѣзно-токарный пріобрѣтенъ у механика Барта за 750 руб.; самодѣйствующіе: токарный въ 15 д. и сверлильный, для сверленія предметовъ, имѣющихъ 30 д. въ діаметрѣ, два обдѣлочныхъ въ 7 и 13 д. хода, горизонтально-сверлильный, болтонарѣзный и круглыя ножницы, для рѣзанія мѣдныхъ плитъ,—заказаны въ Англіи и будутъ стоить съ доставкою до 6.000 руб. сер.; а станокъ, для загибанія мѣдныхъ трубъ, изготовляется на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ.

Означенныя три мастерскія предполагается освѣтить газомъ, для того, чтобы имѣть возможность пользоваться десяти-часовою работою мастеровыхъ круглый годъ и производить работы ночью, въ случаѣ экстренности оныхъ.

4) По набережной рѣки Мойки, средствами порта, устроивается деревянный шлюпочный сарай.

5) Отъ Строительной части исправлены мосты: одинъ чрезъ адмиралтейскій каналъ, а другой чрезъ рѣку Мойку.

6) Средствами порта углублена часть рѣки Невы, противъ адмиралтейства, за палами, служащая гаванью для нѣкоторыхъ изъ военныхъ судовъ, зимующихъ въ С.-Петербургѣ.

7) По настоятельной необходимости въ огражденіи адмиралтействъ С.-Петербургскаго порта сплошными заборами, признано возможнымъ допустить устройство этихъ оградъ изъ *дерева*, впредь, пока денежныя средства дозволятъ замѣнить оныя *каменными* или, согласно съ предположеніемъ Кораблестроительнаго Департамента, *желѣзными*; но какъ и для устройства деревяннаго сплошнаго забора, вокругъ Новаго адмиралтейства, не найдено возможнымъ ассигновать необходимыя для того денежныя средства, то лѣсъ и прочіе матеріалы, какіе для того потребуются, будутъ отпущены изъ портоваго наличія. Какъ большая часть лѣса будетъ употреблена изъ лѣсныхъ складовъ, находящихся на Охтѣ, то, для сокращенія издержекъ по перевозкѣ этого лѣса въ Новое Адмиралтейство, заборъ будетъ собираться на Охтѣ, и уже въ готовомъ видѣ будетъ перевезенъ по частямъ на мѣсто установки.

ГАЛЕРНЫЙ ОСТРОВОКЪ.

Въ началѣ настоящаго отчета сказано, что, по случаю избранія *Галернаго Островка* мѣстомъ для постройки желѣзной броненосной баттареи «**Не тронь меня**», оказалось необходимымъ устроить для этого на Островкѣ различныя сооруженія.

При этомъ рѣшено было, что таковыя сооруженія не должны имѣть характера временныхъ построекъ, но, напротивъ, должны быть исполнены такимъ образомъ, чтобы могли служить не только собственно для постройки одной баттареи «**Не тронь меня**», но и для дальнѣйшихъ работъ по постройкѣ вообще желѣзныхъ броненосныхъ судовъ, изъ готоваго уже матеріала, выдѣланнаго на частныхъ или на казенныхъ желѣзо-дѣлательныхъ и механическихъ заводахъ.

Собраніе предварительныхъ свѣдѣній, въ чемъ именно должны заключаться эти сооруженія и приспособленія, возложено было Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ на

находящагося въ Лондонѣ агента Морскаго вѣдомства, Капитанъ-Лейтенанта *Колокольцова*, которому и поручено было войти въ личныя соглашенія по этому предмету съ строителемъ сказанной баттареи Англійскимъ заводчикомъ г. *Митчелемъ*.

Для завѣдыванія Галернымъ Островкомъ назначенъ завѣдывавшій Охтенскимъ адмиралтействомъ Помощникъ Капитана надъ С.-Петербургскимъ Портомъ, Капитанъ 1-го ранга *Гагманъ*; для производства работъ по устройству механическихъ приспособленій и завѣдыванія оными впослѣдствіи—Инженеръ-Механикъ Прапорщикъ *Бушъ*; съ тою же цѣлію, по *Строительной части*, Инженеръ Штабсъ-Капитанъ *Васильевъ*, а для главнаго наблюденія за работами какъ по постройкѣ баттареи, такъ и по сооруженію различныхъ для того устройствъ—Корабельный Инженеръ Капитанъ *Иващенко*; въ помощь же ему и на время его отсутствія за границу—Корабельный Инженеръ Поручикъ *Соболевъ*.

Капитану 1-го ранга Гагману и Капитану Иващенко поручено было совмѣстно съ г. Митчелемъ и Капитанъ-Лейтенантомъ Колокольцевымъ, по пріѣздѣ сихъ послѣднихъ въ С.-Петербургъ, въ Мартѣ мѣсяцѣ 1862 года, обсудить всѣ подробности предпріятія, дабы, по возможности, устранить тѣ недоразумѣнія, которыя неизбѣжно возникаютъ при самомъ уже исполненіи всякаго новаго дѣла.

Въ то же время означеннымъ лицамъ вмѣнено было въ обязанность сообразить, какіе именно предметы, изъ числа долженствовавшихъ войти въ составъ сказанныхъ сооруженій и приспособленій, могутъ, *во первыхъ*, быть сдѣланы въ Россіи, а, *во вторыхъ*, употреблены изъ имѣющихся уже при портѣ въ наличіи, съ цѣлію сократить, по возможности, издержки казны на это предпріятіе.

По опредѣленіи, такимъ образомъ, въ чемъ именно должны заключаться вышеупомянутыя сооруженія и приспособленія, а также, какія потребуются для того средства, признано было необходимымъ устроить на Галерномъ Островкѣ, на счетъ казны:

1) **Элингъ** (*), крытый, съ сплошными стѣнами и съ устройствомъ вокругъ онаго, въ верхней части, *рельсоваго пути*, для

(*) Длина элинга 300, ширина 90, высота до карниза 52, а до конька 91 футъ.

паровыхъ подвижныхъ крановъ, способныхъ поднимать по $2^1/_2$ тона при *ординарной* и по 5 тоннъ при *двойной* силѣ.

Рисунки двухъ поперечныхъ и продольнаго фасадовъ элинга и его поперечный разрѣзъ прилагаются.

2) **Желѣзную паровую** мастерскую, длиною въ 200 и шириною до 73 фут., съ теплымъ отдѣленіемъ для машины.

Общій планъ мастерской, а также *рисунки* поперечнаго ея разрѣза и часть продольнаго фасада оной, прилагаются.

3) **Магазины:** *одни* съ теплымъ отдѣленіемъ и огороженнымъ открытымъ мѣстомъ, для храненія матеріаловъ и инструментовъ, а *другіе* для запасовъ угля и кокса.

4) **Пристань**, съ установкою на ней малаго крана (*).

5) **Желѣзныя дороги**, по направленію отъ этой пристани и отъ большаго крана въ мастерскую и изъ оной въ магазины, элингъ и старую каменную кузницу.

6) **Газовое освѣщеніе** какъ въ элингѣ, въ мастерской и въ магазинахъ, такъ и вообще на Островкѣ.

Впослѣдствіи эти устройства дополнены: а) **деревянною пристройкою къ мастерской**, для закрытія пароваго котла, калильной печи и колодца; б) **помѣщеніемъ для чертежной**, для чего къ имѣвшемуся уже на Островкѣ деревянному зданію сдѣлана пристройка, а самое зданіе исправлено; в) **крытыми корридорами** изъ мастерской и изъ новаго элинга въ смежные съ онымъ клиперскіе элинги, въ которыхъ устроенъ вновь **плазъ**, съ установкою на ономъ двухъ кузнечныхъ горновъ и выпрямляющей машины; г) **сплошною деревянною оградою**, вокругъ всѣхъ сооруженій, съ **теплою будкою**, для часовыхъ; и д) **теплымъ помѣщеніемъ для локомобиля**, дабы имѣть его всегда готовымъ къ дѣйствію въ случаѣ пожара.

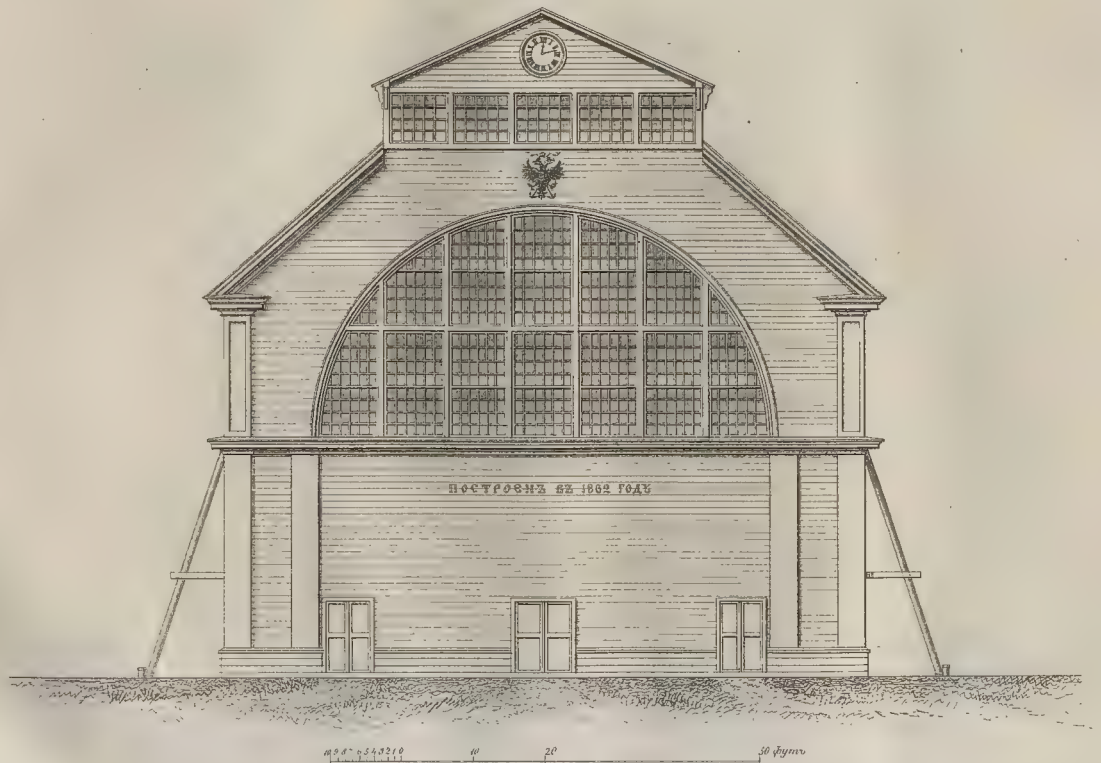
Мѣста всѣхъ этихъ сооруженій показаны на прилагаемомъ при семъ **общемъ планѣ** Галернаго Островка.

Вмѣстѣ съ Высочайшимъ соизволеніемъ на заключеніе контракта съ г. Митчелемъ, на постройку баттареи «Не тронь меня», Высочайше разрѣшено было: 1) заказъ за границею мастерской, машинъ, станковъ и прочихъ приспособленій, признанныхъ необходимыми для постройки сказанной баттареи

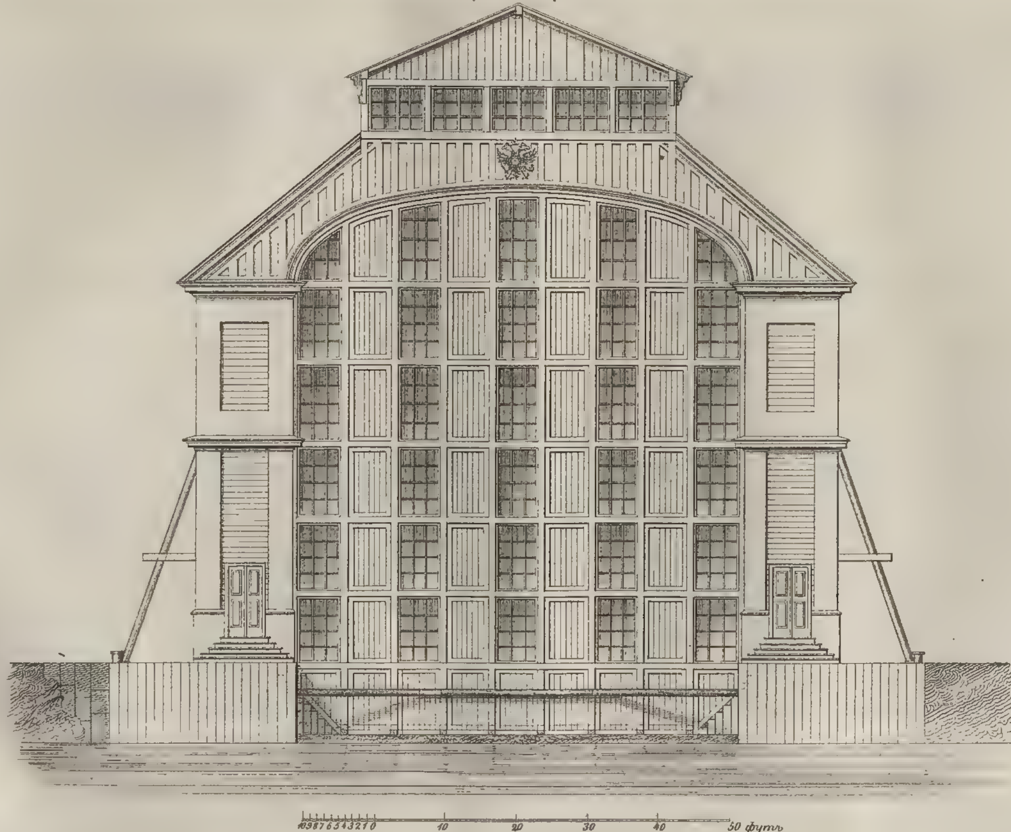
(*) О постановкѣ на Галерномъ Островкѣ *большаго крана* имѣются свѣдѣнія выше, въ началѣ настоящаго отдѣла, въ статьѣ: *общія распоряженія*.

ФАСАДЪ ЭЛИНГА

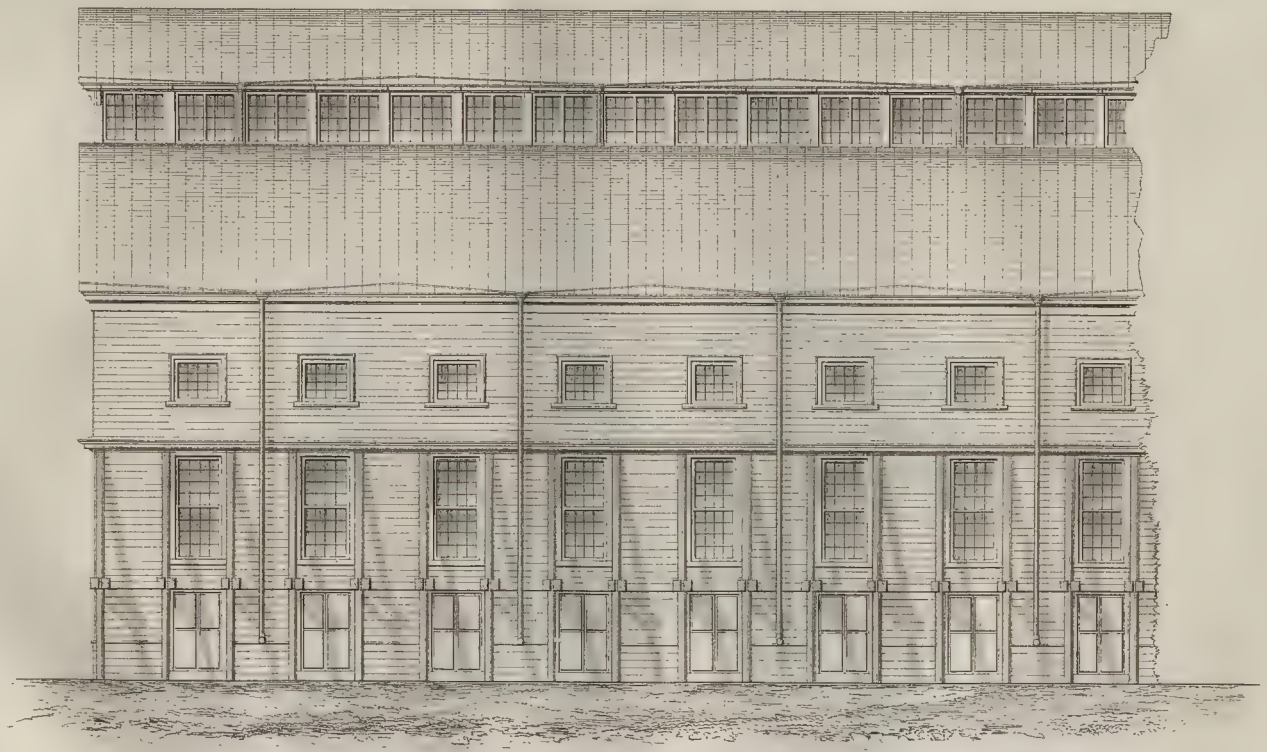
состороны порта.



ФАСАДЪ ЭЛИНГА
состороны р. Невы.



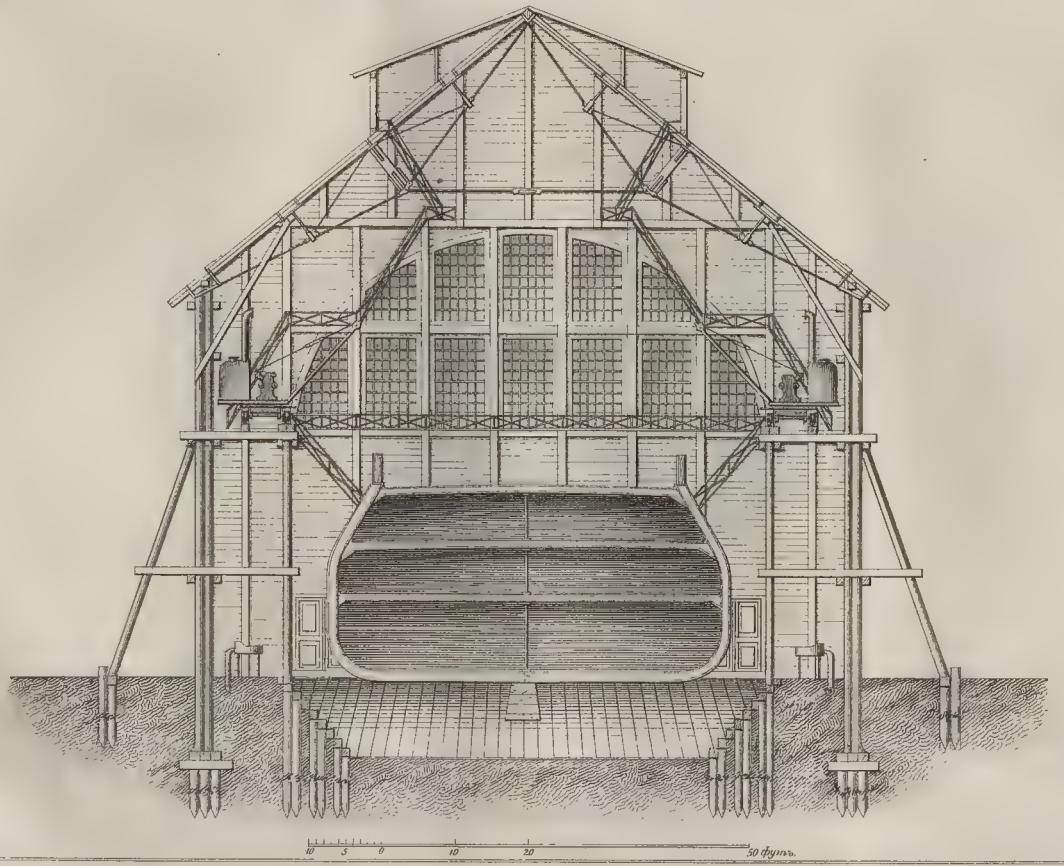
ЧАСТЬ ПРОДОЛЬНАГО ФАСАДА ЭЛИНГА.



Стр. 164

Лит. Р. Гундзиллера.

ПОПЕРЕЧНЫЙ РАЗРѢЗЪ ЭЛИНГА.



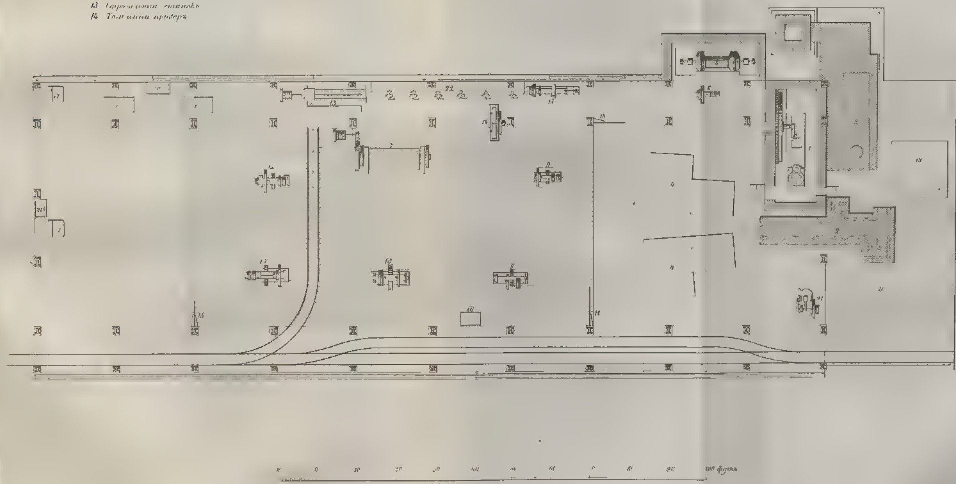
Лит. Г. Гундризера.

ПЛАНЪ ПАРОВОЙ МАСТЕРСКОЙ

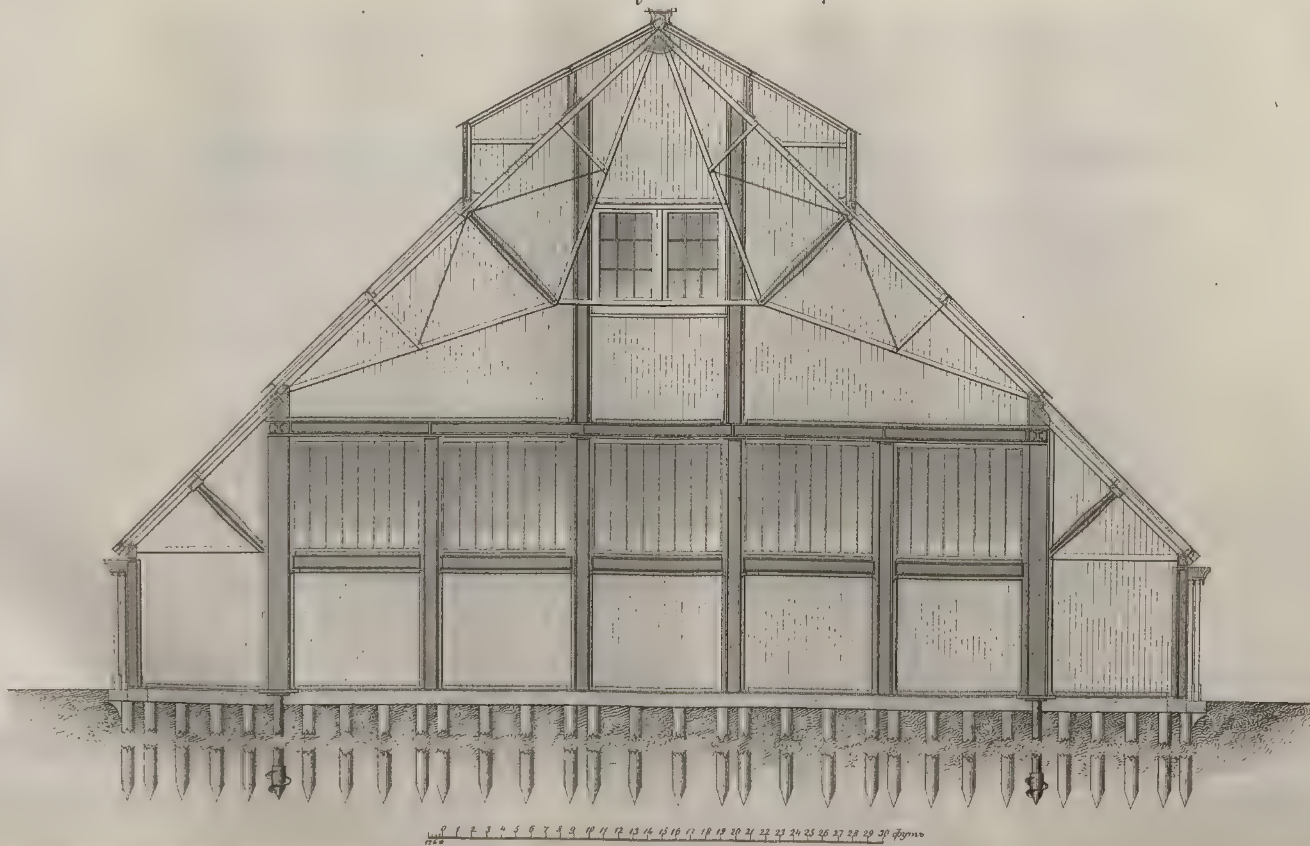
на Галерномъ островкѣ

1 30 сильная паровая машина
2 Паровой котелъ
3 Печь для нагреванія листовъ
4 Плиты для гнутія листовъ
5 Винты горны
6 Винторѣзный станокъ
Станокъ для сгибанія желѣзныхъ листовъ
8, 9, 10, 11, 12 Станки для рѣзанія желѣза и продаванія дыръ толщиною отъ 3/4 до 1 1/4
13 Строгальный станокъ
14 Томильный придеръ

15 Токарный станокъ
16 Радіальный сверлильный станокъ
17 Кузнечныя горны
18 Вертикальные сверлильные станки
19 Колодезь
20 Угольныя ямики
21 Станокъ для дѣланія заклепокъ
22 Слесарный верстакъ

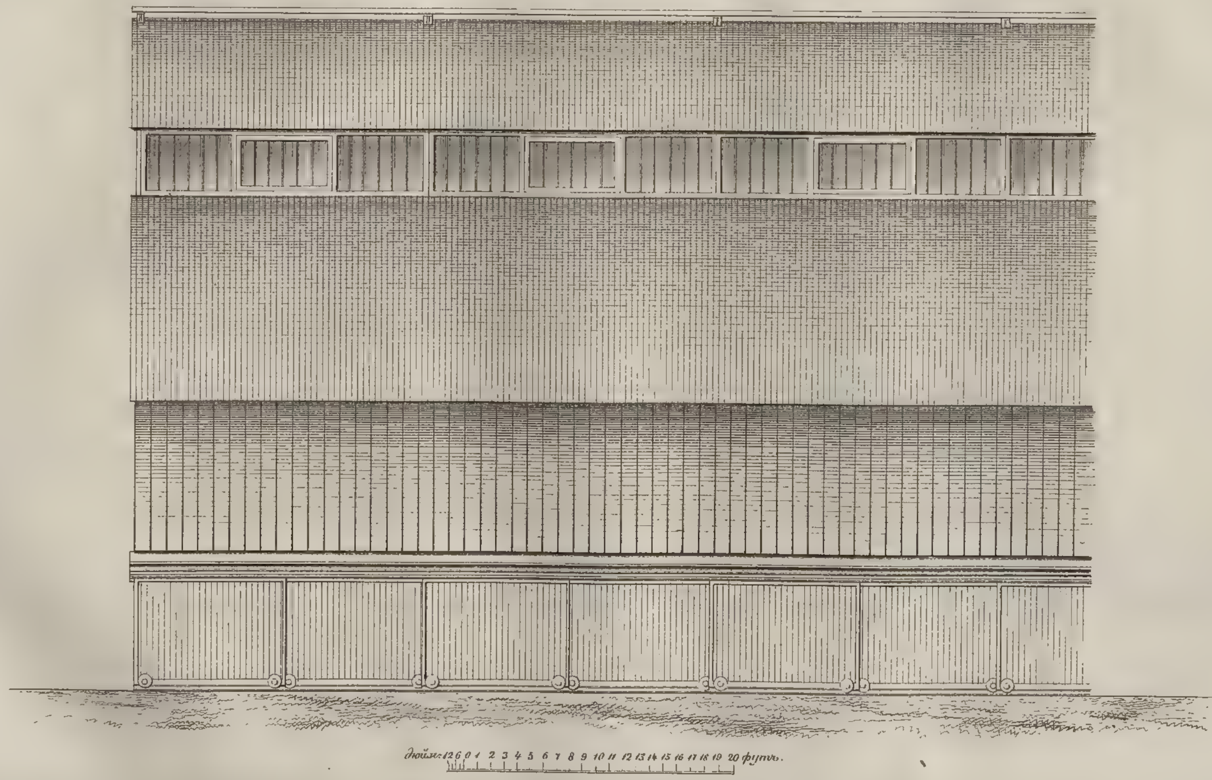


ПОПЕРЕЧНЫЙ РАЗРѢЗЪ
паровой желѣзной мастерской.



ЧАСТЬ ФАСАДА

паровой желѣзной мастерской.



Лит. Р. Гундризера

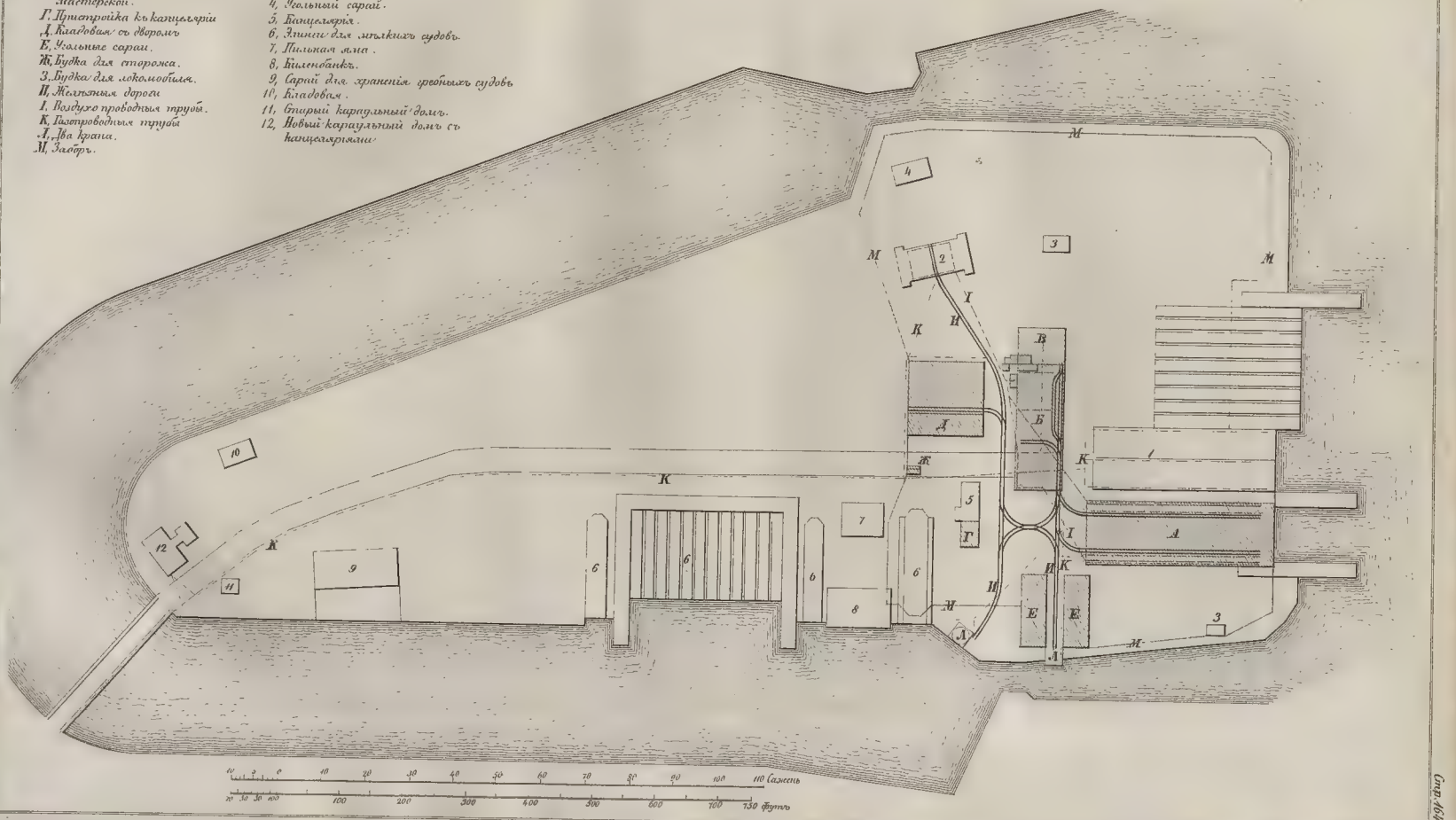
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАНЪ
Галернаго Острова.

Новыя Строенія.

А, Эллингъ.
Б, Желѣзная мастерская.
В, Деревянная пристройка къ мастерской.
Г, Пристройка къ канцеляріи
Д, Кладовая съ дворомъ
Е, Угольные сараи.
Ж, Будка для сторожа.
З, Будка для локомобиля.
И, Желѣзныя дороги
І, Воздухо проводныя трубы.
К, Газопроводныя трубы
Л, Два крана.
М, Заборъ.

Старыя Строенія.

1, Клиперскій эллингъ.
2, Каменная кузница.
3, Каменная слольная.
4, Угольный сарай.
5, Канцелярія.
6, Эллинги для мелкихъ судовъ.
7, Пильная яма.
8, Киленбанкъ.
9, Сарай для храненія срѣбныхъ судовъ
10, Кладовая.
11, Старый карауленый домъ.
12, Новый карауленый домъ съ канцеляріями



и для водворенія у насъ желѣзнаго судостроенія, поручить Капитанъ-Лейтенанту Колокольцеву; 2) работы по устройству элинга и всѣхъ прочихъ сооруженій и приспособленій предоставить Кораблестроительному Департаменту произвести тѣмъ способомъ, какой имъ будетъ признанъ болѣе удобнымъ, съ тѣмъ, чтобы обо всѣхъ измѣненіяхъ противу первоначальныхъ предположеній и произведенныхъ вслѣдствіе того расходахъ было представляемо на утвержденіе Адмиралтействъ-Совѣта; и 3) по новости и спеціальности предпріятія, предоставить Кораблестроительному Департаменту дать для веденія счетовъ по сей операціи такія формы, которыя соотвѣтствовали бы самымъ работамъ и дали бы возможность, съ окончаніемъ постройки баттареи, вывести точную стоимость оной.

На семъ основаніи, работы производились *средствами порта*, и, преимущественно, *хозяйственнымъ способомъ*; нѣкоторыя же изъ нихъ, которыхъ стоимость предварительно была положительно извѣстна, отдаваемы были къ производству *оптомъ*, съ цѣлью удешевить оныя и ускорить ихъ окончаніе. Относительно же *отчетности* приняты были въ руководство правила и формы положенія о матеріальной отчетности, проэктъ котораго составленъ Вице-Директоромъ Кораблестроительнаго Департамента Капитаномъ 1 ранга Жандромъ и на введеніе котораго во всѣ адмиралтейства послѣдовало нынѣ Высочайшее соизволеніе.

Первоначально составленные г. Митчелемъ и разсмотрѣнные Капитаномъ Иващенко планы расположенія и внутренняго устройства элинга и мастерской и расположенія прочихъ приспособленій были одобрены Кораблестроительнымъ Техническимъ Комитетомъ.

За тѣмъ окончательный общій планъ Галернаго Острова, съ обозначеніемъ на ономъ элинга, мастерской и прочихъ сооруженій, а также: детальные чертежи какъ каждаго изъ сихъ сооруженій, съ назначенными имѣть въ оныхъ машинами, станками и прочими приспособленіями, такъ и фундаментовъ подъ оные, составлены были г. Митчелемъ, въ Англіи, по соглашенію съ Капитаномъ Иващенко и Капитанъ-Лейтенантомъ Колокольцовымъ.

По полученіи 2 Іюня чертежей на тѣ сооруженія и приспособленія, которыя должны были быть исполнены здѣсь, немед-

ленно было приступлено къ работамъ по устройству элинга, а равно и фундаментовъ.

Смѣты на всѣ работы составляемы были на основаніи урочнаго положенія, и, независимо отъ повѣрки ихъ при портѣ, онѣ утверждаемы были Департаментомъ не прежде, какъ по одобреніи оныхъ Строительнымъ Техническимъ Комитетомъ.

За установкою на мѣста приспособленій, которыя были сдѣланы въ Россіи, по чертежамъ, доставленнымъ Митчелемъ, или были употреблены изъ портоваго наличія, наблюдалъ инженеръ, присланный сюда Митчелемъ, такъ какъ эта обязанность лежала на г. Митчелѣ, съ отвѣтственностью за удовлетворительность установки.

На семъ основаніи *элингъ*, *плазъ* и *мастерская* снабжены слѣдующими предметами:

ЭЛИНГЪ:

1) Двумя паровыми кранами.
2) 15 горнами для заклепщиковъ.
3) Десятичными вѣсами.
4) Желѣзными дорогами, по стапелю и по верхнимъ площадкамъ.

ПЛАЗЪ:

1) Двумя горнами.
2) Выпрямляющею машиною.

МАСТЕРСКАЯ:

Машинами: 1) 30 сильною *паровою*, съ котломъ въ 40 силъ, системы Вульфа, т. е. высокаго и низкаго давленія, съ вертикальными цилиндрами; 2) пятью *желѣзорѣзательными* и *пробивочными*, для всякаго рода и вида желѣза, толщиною отъ $^3/_4$ до $1^1/_4$ дюйма; 3) *радіально-сверлильною*; 4) тремя *сверлильно-вертикальными*, для сверленія съ потайкою; 5) *винторѣзною*, для нарѣзки винтовъ отъ $^1/_2$ до $1^1/_2$ дюйма; 6) *строгальною*, для строганія кромокъ желѣзныхъ листовъ и блиндажныхъ плитъ длиною въ 15 футъ 3 дюйма; 7) *для сгибанія листовъ*, съ катками длиною по $12^1/_2$ футъ; 8) *гидравлическою*, для сгибанія блиндажныхъ плитъ (*).

(*) Будетъ доставлена въ 1863 году.

Привиллегированнымъ раздувательнымъ приборомъ Шильдса (50 дюйм.), отъ котораго проведены въ землѣ чугунныя воздуходувныя трубы къ всѣмъ горнамъ.

Токарнымъ станкомъ (15 дюйм. центр.).

Чугунными печами: *одною* для нагрѣванія желѣза, съ чугунными же при ней плитами для сгибанія всякаго рода желѣза, а *другою*—для блиндажныхъ плитъ (*).

Кирпичною дымовою трубою, вышиною въ 70 футъ, какъ къ означенной калильной печи, такъ и къ паровой машинѣ.

Четырьмя кузнечными горнами.

Кранами: девятью подъемными, изъ коихъ: 3 къ пробивочнымъ машинамъ, а 6 къ кузнечнымъ горнамъ.

Двойнымъ привиллегированнымъ точильнымъ камнемъ.

Приводами къ механизмамъ, со всѣми принадлежностями.

Телѣжками: 1) *шестью* для сборщиковъ; и 2) *двумя* для рельсоваго пути.

Инструментами: 1) ручными пробивательными машинами, съ бородками, бабками и прочими принадлежностями; 2) различными къ печамъ, а также кузнечными, включая наковальни, молоты, формы, щипцы и проч., въ числѣ девяти комплектовъ; 3) *для сборщиковъ:* сборочными винтами, въ числѣ 50 штукъ, талями и болтами съ гайками, въ количествѣ 310 пудовъ; 4) чугунными обыкновенными трубками, на подобіе газовыхъ трубъ, и фурменными для горновъ заклепщиковъ; 5) чугунными формами, для сгибанія плитъ, въ количествѣ 310 пудовъ; 6) трещетками, для сверленія дыръ, въ числѣ двадцати штукъ; 7) стойками съ катками, въ числѣ восьми паръ; 8) тисками, въ числѣ шести штукъ; 9) сверлильными рамами, въ числѣ двѣнадцати; 10) сверлами къ сверлильнымъ машинамъ, въ числѣ шестидесяти штукъ; 11) сверлами къ трещеткамъ для сверленія дыръ, въ числѣ шестидесяти штукъ; 12) комплектомъ ручныхъ инструментовъ для нарѣзки винтовъ; 13) двѣнадцатью штуками сверхкомплектныхъ метчиковъ; 14) приборомъ для изготовленія заклепокъ; 15) цѣпными стропами, скобами съ

(*) Сія послѣдняя изъ портоваго наличія, будетъ поставлена въ 1863 году.

вертлюгами и проч. вещами, въ количествѣ 160 тоннъ; 16) шестью канифасъ-блоками; и 17) болтами и гайками для временнаго крѣпленія шпангоутовъ, въ количествѣ 124 пудовъ.

Кромѣ того, *снастями изъ тросу*, различныхъ размѣровъ.

Прочіе же *ручные инструменты* для рабочихъ, какъ то: ручные молоты, зубила и другіе, необходимые для постройки баттареи, г. Митчель обязался имѣть свои.

Принимая во вниманіе тѣ затрудненія, которыя встрѣчены были при производствѣ работъ по возведенію на Островкѣ всѣхъ вышеупомянутыхъ сооруженій, а также по сборкѣ и установкѣ тѣхъ предметовъ, которые высланы были изъ Англіи, вслѣдствіе, *во-первыхъ* и *преимущественно*, насыпнаго грунта Островка, и, *во вторыхъ*, новизны дѣла, нѣкоторыхъ недодѣлокъ или несходства съ первоначальными предположеніями въ вещахъ, доставленныхъ изъ-за границы, и встрѣчавшейся необходимости отступать отъ сихъ предположеній, для приданія сооруженіямъ или большей прочности или лучшаго устройства, нельзя не сказать, что вообще работы шли успѣшно.

Порядокъ, въ которомъ различныя сооруженія были приведены къ окончанію, былъ слѣдующій:

1) Кладовая для матеріаловъ.

2) Магазины для топлива.

3) Фундаменты подъ мастерскую и механизмы.

4) Устройство мастерской и установка въ оной машинъ и прочихъ приспособленій были окончены 15 Января 1863 года.

Какъ къ этому времени прибыли уже изъ Англіи въ С.-Петербургъ г. Митчель и его мастеровые, то съ того же числа начались въ мастерской работы по постройкѣ баттареи.

5) Элингъ.

Работы по сооруженію элинга окончены 1 Февраля.

Предъ окончаніемъ работъ онѣ были освидѣтельствованы особою Коммиссіею подъ предсѣдательствомъ Инспектора Кораблестроительныхъ работъ С.-Петербургскаго порта, изъ членовъ портоваго управленія, при участіи депутатовъ отъ Кораблестроительнаго Техническаго Комитета и Строительнаго Управленія и Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота.

Коммиссія, произведя испытаніе механизмамъ, станкамъ и прочему, приведеніемъ сихъ предметовъ въ дѣйствіе, нашла, что какъ оные, такъ равно элингъ, мастерская и прочія соору-

женія *окончательно отстроены для производства работъ, соотвѣтствуютъ своему назначенію*, а механизмъ, станки и прочія приспособленія *дѣйствуютъ исправно* и къ *употребленію благонадежны.*

Въ частности же она замѣтила *нѣкоторые недостатки* въ *подвижныхъ подъёмныхъ кранахъ*, имѣемыхъ въ элингѣ, и предложила средства къ устраненію этихъ недостатковъ, что́ и будетъ приведено въ исполненіе, по полученіи свѣдѣній, затребованныхъ по этому предмѣту отъ г. Митчеля.

Независимо отъ сего, Кораблестроительный Департаментъ просилъ г. Митчеля осмотрѣть во всей подробности всѣ произведенныя на Галерномъ Островкѣ работы и сообщить свое о нихъ мнѣніе. При этомъ доставлена была г. Митчелю и вѣдомость о стоимости этихъ работъ.

Г. Митчель, удостовѣряя, что работы исполнены превосходно, изъяснилъ, что всѣ сооруженія какъ нельзя болѣе соотвѣтствуютъ своей цѣли; что при возведеніи ихъ, по его мнѣнію, соблюдена возможная экономія, въ особенности, если принять въ соображеніе грунтъ, на которомъ пришлось устроивать фундаменты, и что элингъ представляетъ собою сооруженіе, во всѣхъ отношеніяхъ превосходное, и можетъ служить для постройки судовъ самаго большаго ранга.

За тѣмъ, 3 Февраля совершено было на Галерномъ Островкѣ молебствіе, при чемъ всѣ сооруженія были окроплены святою водою, а 5-го приступлено къ работамъ по устройству въ элингѣ стапель-блоковъ.

Въ настоящее время еще не можетъ быть *окончательно опредѣлена стоимость сооруженій*, возведенныхъ на Галерномъ Островкѣ, но помѣщаемыя вслѣдъ за симъ свѣдѣнія *о расходахъ*, произведенныхъ по этой операціи до 1 Января 1863 г., близко подходятъ къ *полной стоимости сооруженій*, составляя по нѣкоторымъ изъ нихъ и окончательную стоимость оныхъ.

Такъ по 1 Января 1863 г. израсходовано по устройству:

1) Элинга	98.986 р. 53¾ к.
2) Мастерской:	
Собственно за изготовленіе оной за границею, съ доставкою сюда, заплачено 2.853 ф. ст., или до . . .	19.971 р. с.

На работы: по сборкѣ и установкѣ мастерской, устройству фундаментовъ, пристроекъ, колодца, дымовой, а также водопроводныхъ и водоотводныхъ трубъ, употреблено	46.747 р.	$71^3/_4$ к.
	66.718 р.	$11^3/_4$ к.
3) На уплату за машины, станки и другіе предметы, кромѣ мастерской, выслано въ Англію	63.490 —	» —
4) Плаза	1.413 —	37 —
5) Помѣщенія для чертежной . . .	1.015 —	$71^1/_2$ —
6) Кладовой для матеріаловъ и инструментовъ	4.219 —	$52^1/_2$ —
7) Магазиновъ для храненія топлива.	2.435 —	$21^1/_2$ —
8) Пристани	950 —	91 —
9) Желѣзныхъ дорогъ	4.073 —	38 —
10) Мостовой	268 —	50 —
11) Теплаго помѣщенія для локомобиля.	744 —	61 —
12) Ограды, съ теплою будкою для сторожей	4.754 —	2 —
13) Нѣкоторыхъ *незначительныхъ временныхъ построекъ*, а также *работъ*: по выгрузкѣ вещей и матеріаловъ, доставленныхъ изъ-за границы, по отвозкѣ земли и доставкѣ воды.	5.075 —	90
14) Газоваго освѣщенія до	16.750 —	» —
Итого . . .	270.896 —	$39^3/_4$ —

Относительно устройства на Галерномъ Островкѣ *газоваго освѣщенія* слѣдуетъ упомянуть, что къ устройству сего освѣщенія представлялось *два* способа: можно было снабдить Островокъ отдѣльнымъ газовымъ аппаратомъ, для добыванія газа на самомъ Островкѣ, или, устроивъ на Островкѣ канализацію га-

зовыхъ трубъ, провести въ оныя газъ, изъ главной городской газовой трубы Общества Столичнаго Освѣщенія.

По первоначальнымъ соображеніямъ, оказалось необходимымъ, для освѣщенія мастерской, элинга и другихъ помѣщеній, а также дорогъ и дворовъ, имѣть, на первый разъ, до 356 огней.

Правленіе сказаннаго Общества объявило, что оно принимаетъ на себя какъ проводку газовыхъ трубъ, достаточныхъ для 900 огней, такъ и устройство полнаго освѣщенія на 356 огней, за 16.750 руб. сер.

Изъ свѣдѣній, собранныхъ Департаментомъ о стоимости освѣщенія газомъ, чрезъ посредство Общества и помощью отдѣльныхъ аппаратовъ, имѣемыхъ на нѣкоторыхъ С.-Петербургскихъ частныхъ заводахъ, оказывалось, что на сихъ заводахъ каждая горѣлка, сжигая въ часъ до $2^1/_2$ куб. футъ газа, обходится около копѣйки въ часъ; въ магазинахъ же, освѣщаемыхъ Обществомъ, каждый рожокъ, сжигая газа отъ 3 до $3^1/_2$ куб. футъ, стоитъ, принимая въ разсчетъ опредѣленную Уставомъ Общества цѣну газа, а именно не свыше 2 руб. 90 коп. за 1.000 куб. фут., отъ $^9/_{10}$ до 1 коп. въ часъ.

Такимъ образомъ оказалось, что стоимость освѣщенія газомъ отъ Общества, даже и при бо́льшемъ употребленіи газа, чѣмъ на частныхъ заводахъ, не превзойдетъ стоимости таковаго же освѣщенія чрезъ посредство отдѣльнаго аппарата, считая и получаемые при этомъ продукты, какъ то: коксъ и газовую смолу.

Сверхъ того, устройство газоваго освѣщенія на Галерномъ Островкѣ, чрезъ посредство Общества Столичнаго Освѣщенія, имѣло и ту выгоду, что оно могло быть произведено безъ всякаго риска со стороны Морскаго вѣдомства, можетъ быть увеличиваемо по мѣрѣ надобности, не требуетъ содержанія особыхъ людей для добыванія газа, а отвѣтственность за послѣдствія, могущія быть отъ небрежности или недосмотра Общества при устройствѣ газоваго освѣщенія и во время самаго освѣщенія, остается на отвѣтственности сего послѣдняго.

По симъ уваженіямъ, устройство газоваго освѣщенія на Галерномъ Островкѣ и снабженіе онаго газомъ, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, предоставлено было Обществу Столичнаго Освѣщенія, за объявленную имъ

сумму 16.750 р. с., съ обязательствомъ: установить газомѣрители въ деревянномъ зданіи, находящемся при входѣ на Галерный Островокъ, приспособивъ для этой цѣли означенное зданіе на свой счетъ, и держать при Галерномъ Островкѣ, въ теченіи одного года, знающаго мастероваго, какъ для надзора за исправнымъ состояніемъ и дѣйствіемъ газоустройства, такъ и для пріобученія нѣсколькихъ адмиралтейскихъ мастеровыхъ къ обращенію съ газоосвѣтительными аппаратами и вообще съ газомъ.

Таковое распоряженіе утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ журналомъ 31 Октября ст. 22.778.

Устройство газоваго освѣщенія окончено, испробовано и было освидѣтельствовано вышеупомянутою Коммиссіею, которая заключила, что устройство сего освѣщенія сдѣлано удовлетворительно; что въ мастерской горѣлки даютъ обильный свѣтъ, въ особенности при станкахъ и механизмахъ, такъ что при этомъ свѣтѣ можно работать безъ затрудненія, а для работъ въ элингѣ могутъ потребоваться переносныя лампы. Для сліянія же свѣта отъ отдѣльныхъ горѣлокъ въ общій, Коммиссія признаетъ полезнымъ устроить висячія люстры по срединѣ зданій, оставляя, впрочемъ, опредѣленіе дѣйствительной необходимости въ этомъ указаніямъ опыта, при развитіи работъ.

КРОНШТАДТСКІЙ ПОРТЪ.

Устройство порта.

А. УГЛУБЛЕНІЕ ГАВАНЕЙ.

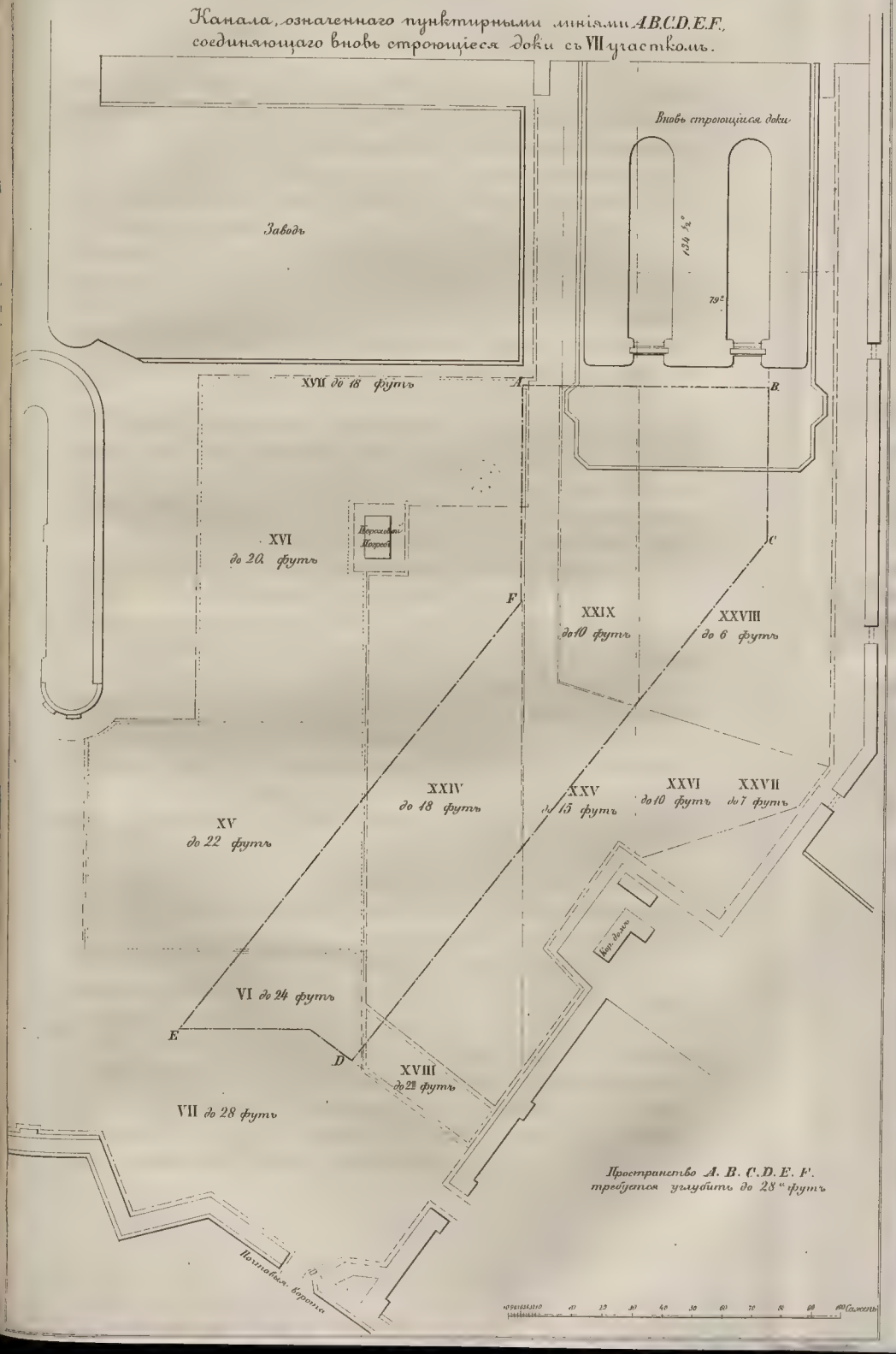
Въ продолженіе навигаціи 1862 года, работы по углубленію Кронштадтскихъ гаваней производились въ *пятнадцати* участкахъ, а именно: отъ I до VII, отъ XIII до XV и отъ XIX до XXIII включительно.

Изъ этихъ пятнадцати участковъ, *десять*, а именно: I, IV, V, XIII, XIV, и отъ XIX до XXIII включительно, *окончательно доведены до опредѣленной для нихъ глубины*, въ чемъ и выданы подрядчикамъ, углубляющимъ гавани, надлежащія квитанціи.

При пріемѣ этихъ участковъ въ казну, оказалось, что соб-

ПЛАНЪ

Канала, означеннаго пунктирными линіями A.B.C.D.E.F., соединяющаго вновь строющіеся доки съ VII участкомъ.



ственно въ 1862 году вынуто изъ оныхъ грунта, *по разсчету дѣйствительнаго углубленія участковъ*, 11.551,6 куб. саж., за что уплачено контрагентамъ, согласно съ условіями контракта, 153,734 руб. 26 к.

Въ 1862 году, по этой операціи были возбуждены слѣдующіе *четыре* вопроса:

Первый: объ удовлетвореніи подрядчиковъ деньгами, за доведеніе остальныхъ *пяти* изъ вышеупомянутыхъ пятнадцати участковъ, а именно: II, III, VI, VII и XV, до настоящей, хотя еще не окончательной, глубины оныхъ, при промѣрѣ коей оказалось, что въ 1862 году изъ этихъ участковъ вынуто грунта 12.862,93 куб. саж.

Вслѣдствіе ходатайства объ этомъ подрядчиковъ и удостовѣренія начальства Кронштадтскаго порта, что операція по углубленію гаваней этого порта ведется *добросовѣстно* и *вполнѣ успѣшно*, такъ какъ, по разсчету дѣйствительнаго углубленія, грунта вынуто въ четыре года на 10 т. куб. саж. болѣе, чѣмъ сколько слѣдовало, таковое ходатайство подрядчиковъ удовлетворено, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (по журналу 4 Января 1863 г. ст. 22.855), при чемъ имъ выдано, согласно съ 7 пунктомъ контракта, 109.700 руб. 21 коп. сер., впредь до окончательной сдачи сказанныхъ участковъ въ казну.

Такимъ образомъ весь расходъ по углубленію Кронштадтскихъ гаваней въ 1862 г. составлялъ 263,434 р. 47 к.

Второй: объ углубленіи половины III участка и всего XIX не до 26, какъ предполагалось, а до 28 футъ; части средней гавани, смежной съ устьемъ канала Петра I, до 26 и 28 футъ; и въ той же гавани, пространства A B C D E F, какъ показано на прилагаемомъ при семъ планѣ, тоже до 28 футъ, для безпрепятственнаго прохода судовъ ко вновь сооружаемымъ докамъ.

Приведеніе этихъ предположеній въ исполненіе, какъ совершенно необходимыхъ, разрѣшено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 30 Мая 1862 г. ст. 22.562.

Третій: о глубинѣ гаваней около стѣнки съ моря, и относительно образованія откосовъ въ участкахъ, прилегающихъ къ стѣнѣ канала Петра I и къ Николаевскому доку.

Журналомъ Адмиралтействъ-Совѣта, 25 Іюля 1862 г. ст. 22.653, настоящій вопросъ разрѣшенъ такъ:

а) Участки I, II и VII, прилегающіе къ морской стѣнкѣ, оставить въ настоящемъ ихъ видѣ, съ тѣмъ, чтобы глубина, назначенная для нихъ, по плану углубленія гаваней, начиналась отступя отъ стѣнки не на $5^1/_2$, а на 7 саж.

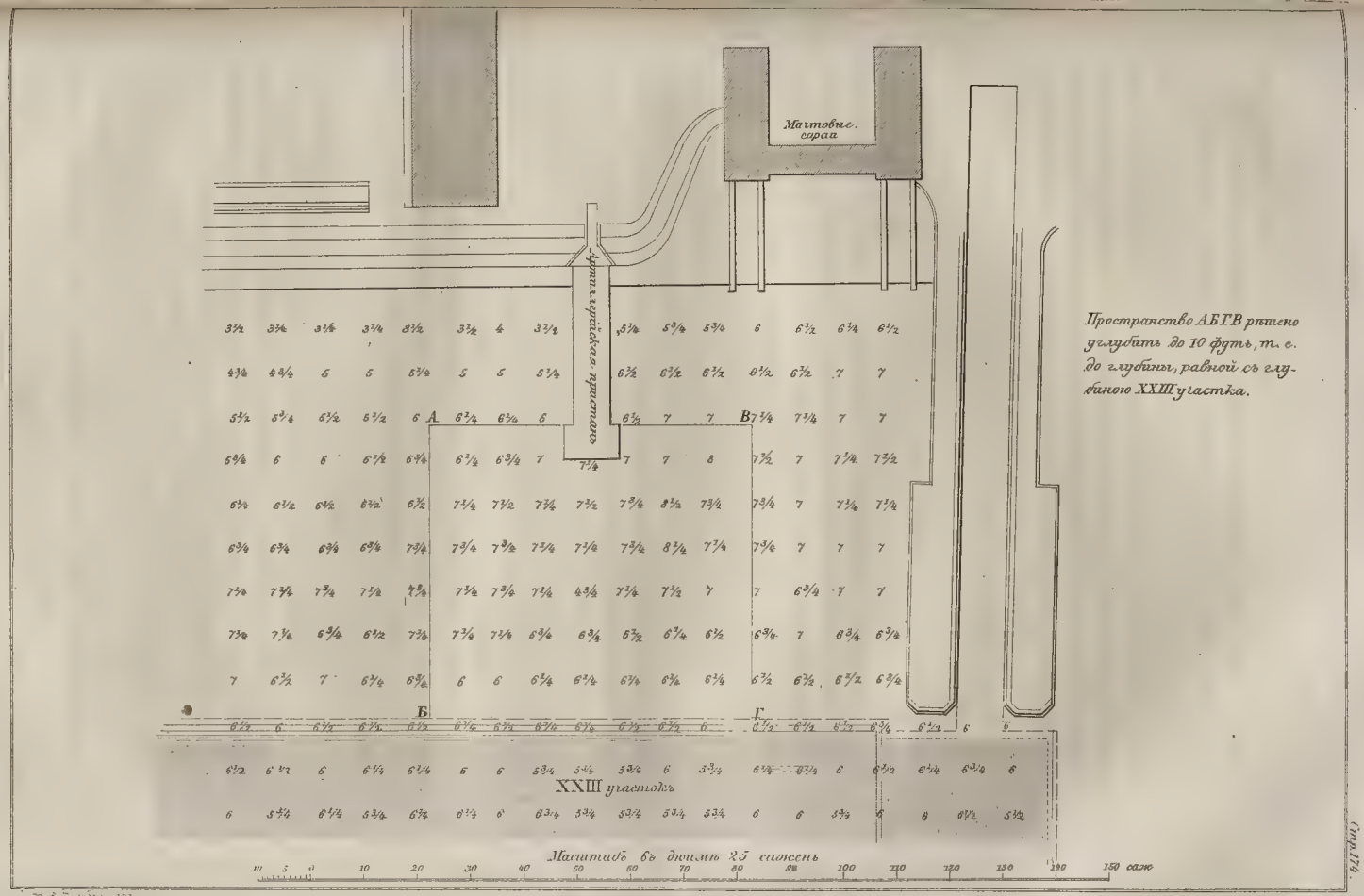
б) Участки XX, XXI, XXII и XXIII, прилегающіе къ стѣнкѣ канала Петра 1, принять съ тѣми глубинами, на линіи отступа, какія оказались въ оныхъ по промѣру, съ тѣмъ, чтобы глубина, опредѣленная для этихъ участковъ, по плану углубленія гаваней, начиналась не въ 15, а въ 20 саженяхъ отъ дамбы канала.

и в) Участокъ, который прилегаетъ къ Николаевскому доку съ восточной стороны, а именно XIV, довести до глубины, назначенной для него по плану углубленія гаваней, съ уплатою подрядчикамъ денегъ за образованіе откоса, на точномъ основаніи контракта, т. е. за ту глубину, которая дѣйствительно окажется на этомъ участкѣ по промѣру.

Четвертый: объ углубленіи части средней гавани у пристани, называемой *артиллерійскою*, что у пушечнаго двора, какъ показано на прилагаемомъ при семъ рисункѣ, до 10 футъ, на пространствѣ: *по обѣ стороны пристани* на 25 саж. 7 футовой мѣры, и въ глубь гавани вплоть до начала уже углубленнаго XXIII участка, съ тою цѣлію, чтобы суда съ артиллерійскими орудіями и другими тяжестями могли подходить къ самой пристани и при малой водѣ.

Продолженіе артиллерійской пристани до начала XXIII участка, съ переноскою имѣющихся на пристани крановъ на ея оконечность, могла стоить до 30 т. руб., углубленіе же сказаннаго пространства будетъ стоить до 13 т. р.

Посему, и какъ устраненіе затрудненій, встрѣчаемыхъ нынѣ судами съ артиллерійскими тяжестями отъ малой глубины средней гавани, около артиллерійской пристани, признается совершенно необходимымъ, углубленіе упомянутой части средней гавани, противу артиллерійской пристани, согласно предположенію, предоставлено контрагентамъ, углубляющимъ Кронштадтскія гавани, съ тѣмъ, чтобы эта работа была окончена ими въ 1863 г., чтобы плата, по количеству дѣйствительнаго углубленія по промѣру, была произведена вслѣдъ за окончаніемъ работы, по цѣнѣ углубленія XXIII участка, т. е. по 9 руб.



Пространство АБГВ ржано углубить до 10 футъ, т. е. до глубины, равной съ глубиною XXIII участка.

50 к. за куб. саж.; и чтобы во всемъ прочемъ руководствоваться контрактомъ 21 Марта 1859 г.

Б) УСТРОЙСТВО АДМИРАЛТЕЙСТВЪ.

1) Доковаго

Въ этомъ адмиралтействѣ въ 1862 году были произведены слѣдующія работы:

а) *Средствами порта.*

Имѣющіеся внутри кузницы *два колодца* вычищены и значительно углублены; кромѣ того, одинъ изъ нихъ, посредствомъ подземныхъ трубъ, соединенъ съ резервуаромъ, получающимъ воду изъ другаго колодца.

Находящійся на дворѣ кузницы *прудъ* вычищенъ и обдѣланъ булыжнымъ камнемъ, а устроенный на ономъ колодезь углубленъ до 28 футъ.

Построены двѣ деревянныя кладовыя для храненія желѣза и желѣзныхъ вещей, доставляемыхъ въ починку.

Устроены изъ желѣзныхъ систернъ, негодныхъ къ употребленію по прямому назначенію, и лѣсовъ, негодныхъ на кораблестроеніе, *три магазина*: одинъ для склада лома чугуна и желѣза, а два другихъ для храненія металлическихъ вещей, по содержанію исправленія судовъ, и тѣхъ судовыхъ вещей, которыя представляются къ освидѣтельствованію Дефектною Коммиссіею.

Для храненія чугуннаго балласта, малаго размѣра якорей, верповъ, дрековъ, а также большихъ желѣзныхъ и чугунныхъ вещей, доставляемыхъ съ судовъ для сдачи къ порту, огорожено достаточное мѣсто высокими стѣнами, изъ балласта, съ устройствомъ воротъ.

Въ магазинѣ стараго и новаго такелажа, вмѣсто кирпичнаго, настланъ деревянный полъ; укрѣплены навѣсы для помѣщенія пеньки и кудели, съ устройствомъ надъ оными деревяннаго потолка, чтобы устранить возможность возгорѣнія означенныхъ матеріаловъ, чрезъ накаленіе желѣзной крыши, въ лѣтнее время.

Надъ разсортированными по категоріямъ дубовыми лѣсами устроено шесть новыхъ деревянныхъ навѣсовъ.

Для размѣщенія доставленныхъ изъ Архангельска въ большомъ количествѣ годныхъ къ употребленію небольшихъ якорей новаго образца, а также верповъ и дрековъ, устроены стелюги и площадки.

б) *Морскою Строительною частью.*

Для приспособленія кузницы доковаго адмиралтейства къ работамъ по желѣзному броненосному судостроенію, сдѣлана къ оной пристройка, съ устройствомъ фундаментовъ подъ станки и механизмы. Работы производились съ пособіемъ отъ порта матеріалами и мастеровыми.

Устроены вѣтви желѣзныхъ дорогъ къ обоимъ фасамъ кузницы, отъ поворотнаго круга, устроеннаго средствами порта у воротъ кузницы.

Между выстроенными въ 1861 г. двумя каменными пріемными магазинами, на берегу обводнаго канала съ западной стороны устроены: три гранитные фундамента, на коихъ установлены три металлическіе крана: два въ 2 и одинъ-въ 10 тонъ подъемной силы, и на линіи желѣзныхъ дорогъ *поворотный кругъ*, отъ коего проведены вѣтви желѣзныхъ дорогъ къ самымъ кранамъ.

Съ наружной стороны воротъ, выходящихъ съ западной стороны на обводный каналъ, у находящагося тутъ магазина устроена деревянная платформа и на ней деревянный поворотный кранъ.

Подлѣ каменнаго магазина, выходящаго на обводный каналъ съ западной стороны, устроенъ гранитный фундаментъ, для металлическаго поворотнаго крана, въ 20 тонъ подъемной силы.

2) Новаго.

Средствами порта:

Вблизи парусной мастерской построены два *деревянные навѣса*, для храненія каменнаго угля.

Въ нижнемъ этажѣ этой мастерской, для храненія парусовъ съ судовъ, устроены *четыре кладовыя*.

Въ строгальной мастерской установлены струги Даніэля и Витворта.

Малярная мастерская соединена съ фонарной и бранспойтовой.

Морскою Строительною частью.

Для шлюпочной мастерской построена новая каменная *парница*, и продолжаемы были работы по устройству желѣзныхъ дорогъ въ адмиралтействѣ.

3) Въ Николаевскомъ сухомъ докѣ.

Сдѣланъ новый разводный мостъ.

4) На мачтовомъ дворѣ:

Морскою Строительною частью.

Для безостановочнаго хода работъ по изготовленію мачтъ и прочаго рангоута и въ зимнее время, одинъ изъ мачтовыхъ холодныхъ сараевъ обращенъ въ теплый.

Въ этомъ сараѣ, по проэкту мачтоваго мастера Поручика *Петрова*, устроено и приведено въ дѣйствіе особое приспособленіе для вытаски изъ воды и спуска на воду мачтъ, чѣмъ значительно упрощена эта работа, требовавшая въ прежнее время до 250 рабочихъ.

Средствами порта.

Для храненія рангоута и просушки готовыхъ составныхъ частей онаго, сдѣланы деревянныя пристройки къ двумъ мачтовымъ сараямъ.

Приступлено къ постройкѣ двухъ деревянныхъ сараевъ для храненія мачтовыхъ деревъ, вслѣдствіе рѣшенія вопроса, о сохраненіи у насъ мачтоваго лѣса, въ пользу способа сохраненія онаго не въ водѣ, а на воздухѣ, и не въ С.-Петербургѣ, а въ Кронштадтѣ, о чемъ имѣются надлежащія свѣдѣнія въ концѣ V Отдѣла настоящаго отчета.

Деревянный небольшой домъ, служившій складомъ матеріаловъ и вещей, при устройствѣ Мортонова элинга, устроенъ подъ помѣщеніе канцеляріи и кладовой мачтоваго мастерства; зданіе же, въ коемъ помѣщалась канцелярія, обращено подъ мастерскія этого мастерства: модельную, слесарную и громоотводную.

5) На дамбѣ канала Петра I-го, для выгрузки съ судовъ лѣса и громоздкихъ тяжестей, установлены *два деревянные постоянные крана*, съ уклонными на желѣзныхъ цѣпяхъ деревянными стрѣлами.

АРХАНГЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

На *первомъ* и *четвертомъ* корабельныхъ элингахъ исправлены желѣзныя *крыши*, поврежденныя бурею. Окончена *пристройка* къ кладовой содержанія корабельнаго строенія. Вновь устроены *кладовыя*, для мастерствъ: *литейнаго* и *слесарнаго*. Продолжались работы по устройству *водопроводныхъ трубъ* къ котламъ паровыхъ молотовъ адмиралтейской кузницы. Для новаго портоваго управленія перенесенъ караульный домъ отъ р. Маймаксы къ р. Повракулкѣ, и въ этой рѣчкѣ устроены палы, для ошвартовливанія зимующихъ въ ней судовъ.

АСТРАХАНСКІЙ ПОРТЪ.

Продолжались работы по углубленію адмиралтейскаго канала и въ 1862 г. каналъ углубленъ на протяженіи 10 саж. отъ 4 до 10 футъ ниже ординарной воды; остается углубить на протяженіи 47 сажень.

Въ экипажескихъ магазинахъ, въ отдѣленіяхъ *мундирныхъ магазиновъ*, и *стараго* и *новаго такелажа*, устроены полки и стелажи.

Для храненія мелкихъ и цѣнныхъ лѣсовъ построены средствами порта *деревянные*: сарай и навѣсъ. Стоимость того и другаго составляетъ 1486 руб. $7\frac{1}{2}$ коп.

БАКИНСКІЙ ПОРТЪ.

Въ 1862 году, Морскою Строительною частью:

1) Приведены къ совершенному окончанію слѣдующія каменныя зданія: 2 этажныя присутственныя мѣста; магазины: провіантскій, экипажескій съ подваломъ и судовые; мастерскія: кузница, съ литейною; флигель для помѣщенія кладовыхъ ма-

стерскихъ: парусной и купорной; 2-этажная казарма, съ подвальнымъ этажемъ, на 250 человѣкъ; кухня съ пекарнею; баня съ прачешною. Сверхъ того, *цистерна*, для воды и *каменная стѣна* вокругъ адмиралтейства.

2) Приступлено къ заготовленію матеріаловъ, а частью начаты и самыя работы по постройкѣ: госпиталя на 100 человѣкъ, 2-этажной казармы для женатыхъ нижнихъ чиновъ, на 40 семействъ; а также по возведенію молы, проведенію водопроводовъ и дороги и по устройству артезіанскихъ колодцевъ.

Работы эти предположено кончить въ два года.

Отъ порта же изготовлялась мебель для присутственныхъ мѣстъ адмиралтейства, на что ассигновано 1500 руб.

НИКОЛАЕВСКІЙ ПОРТЪ.

1) Кромѣ работъ, произведенныхъ по устройству порта Морскою Строительною частью, а также маловажныхъ самимъ портомъ, въ 1862 году окончена установка паровыхъ машинъ въ мастерскихъ Николаевскаго Адмиралтейства: механической, машинной и желѣзнаго судостроенія (отч. за 1861 г. стр. 263).

Машины приведены въ дѣйствіе; при чемъ оказалось, что, въ отношеніи работъ, онѣ дѣйствуютъ отлично, а достигаемая ими экономія въ топливѣ и другихъ матеріалахъ и припасахъ, необходимыхъ для ихъ дѣйствія, превосходитъ размѣры, условленные по контракту, заключенному по сему предмету съ механикомъ Бакстеромъ.

Вслѣдствіе сего ему уплачено за означенныя машины 20.602 р. 50 к., а не 14.500 руб сер., какъ первоначально предполагалось, по предварительному обсужденію условій, требовавшихся отъ машинъ; въ дальнѣйшей же его претензіи по этой операціи ему отказано.

2) Заказанные въ 1861 году въ Англіи: *машины*, *станки* и *инструменты* для станцій *Константиновской* и *Сухумъ-Кальской*, съ цѣлью привести тамошнія мастерскія въ такое состояніе, чтобы суда, крейсирующія у восточнаго берега Чернаго моря, могли исправлять свои поврежденія, не возвращаясь для сего каждый разъ въ главный портъ, доставлены на станціи,

а для установки оныхъ отправлены изъ Николаева свѣдущіе механики.

Здѣсь слѣдуетъ упомянуть о пожарѣ, случившемся въ Николаевскомъ Адмиралтействѣ въ ночь на 1 Февраля 1862 года въ зданіи подъ № 203, гдѣ находились мастерскія: *столярная*, *купорная*, *шлюпочная*, *парусная* и *мачтовая*.

При этомъ, изъ находившагося въ зданіи имущества спасено онаго на 48 т. руб. сереб.; сгорѣло же какъ самое зданіе, кромѣ стѣнъ, такъ и находившіеся въ мастерскихъ матеріалы и судовая мебель.

Убытокъ, причиненный пожаромъ, простирается на сумму 64.274 руб. 5¼ коп. сер.

По разсмотрѣніи въ Морскомъ Генералъ-Аудиторіатѣ слѣдственнаго дѣла объ этомъ происшествіи, виновныхъ въ ономъ не найдено, а потому сказанный убытокъ, съ Высочайшаго разрѣшенія, принятъ на счетъ казны.

Въ Сухумъ-Кале, въ 1862 году, средствами станціи устроена вблизи шлюпочнаго сарая *пильная яма*, съ *навѣсомъ* надъ оною, и парильня, а также нѣкоторыя приспособленія, въ *шлюпочномъ сараѣ*, *кузницѣ* и *портовомъ магазинѣ*, съ употребленіемъ на эти работы матеріаловъ на 279 руб. 67 коп.

СЕВАСТОПОЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

Дѣло по предоставленію дальнѣйшей очистки *Севастопольской бухты* купцу Телятникову и К°, внесено было вновь на разсмотрѣніе Адмиралтействъ Совѣта, согласно съ его указаніемъ, упомянутымъ въ отчетѣ Департамента за 1861 г., на стр. 268.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, журналомъ 1 Августа ст. 22.668, положилъ: предоставить купцу Телятникову и К° очистку Севастопольской бухты на нижеслѣдующихъ основаніяхъ: 1) подрядчики обязываются, во что бы то ни стало, очистить бухту отъ металловъ и дерева къ сроку, который будетъ назначенъ по ближайшему усмотрѣнію Главнаго Командира Николаевскаго порта; 2) въ обезпеченіе исправнаго исполненія контрагентами обязательства, они представляютъ благонадежный залогъ, равный пятой части суммы 127.696 руб., на которую, по приблизительному разсчету, заключается металловъ въ судахъ, еще не

поднятыхъ изъ бухты; 3) за исполненіе обязательства контрагентамъ предоставляется право воспользоваться всѣмъ, что будетъ найдено въ бухтѣ, и сверхъ того, безвозмездное пользованіе всѣми полученными отъ американца Гоуэна машинами; 4) въ пособіе отъ казны контрагенты получаютъ, вмѣсто задатка, переданные отъ Гоуэна машины и аппараты, а въ обезпеченіе сего пособія представляютъ законный залогъ рубль за рубль; 5) сверхъ того, имъ предоставляется право получать казенный порохъ по 7 р. за пудъ, съ прибавкою 10% на содержаніе магазиновъ и съ тѣмъ условіемъ, чтобы оставшійся отъ работъ порохъ былъ возвращенъ въ казну; 6) для удобнѣйшаго наблюденія за исполненіемъ обязательства должны быть назначены частные сроки, къ каждому изъ которыхъ должно быть очищено опредѣленное пространство бухты; сроки же и количество работъ, которыя должны быть выполнены къ каждому изъ нихъ, должны быть опредѣлены Главнымъ Командиромъ; 7) при исправномъ исполненіи обязательства къ каждому изъ вышеозначенныхъ сроковъ, контрагентамъ возвращается соразмѣрная часть изъ представленнаго ими залога; и 8) при неисправности контрагентовъ казна дѣйствуетъ на счетъ ихъ имущества и представленныхъ ими залоговъ на законномъ основаніи.

До 1 Января 1863 г. контрактъ еще не былъ заключенъ, по непредставленію подрядчиками надлежащихъ залоговъ.

СВЕАБОРГСКІЙ ПОРТЪ.

Средствами порта, кромѣ незначительныхъ подѣлокъ, въ мастерскихъ и экипажескихъ магазинахъ порта, передѣланы *за-ново* два деревянныхъ навѣса, для храненія гребныхъ судовъ.

РЕВЕЛЬСКІЙ ПОРТЪ.

1) Предположенія объ устройствѣ адмиралтейскихъ мастерскихъ какъ этого порта, такъ и *Свеаборгскаго*, о коихъ заявлено въ отчетахъ Департамента за 1860 г. на стр. 173 и 1861 г. на стр. 270, еще не получили окончательнаго утвержденія.

2) Изъ заказанныхъ для Ревельскаго порта заводчику Берду *двухъ* кранов, въ 10 тонъ подъемной силы каждый, за 7.280 р. сер., одинъ уже установленъ на берегу адмиралтейскаго канала, около склада якорей, и испытанъ; другой же—оставленъ въ Кронштадтѣ, впредь до избранія для него въ Ревелѣ надлежащаго мѣста.

3) Въ 1862 году предпринято углубленіе ручною землечерпательною машиною фарватера отъ военной гавани къ Адмиралтейскому каналу, *въ обходъ купеческой гавани*, чтобы устранить тѣ препятствія, которыя встрѣчаютъ портовыя грузовыя суда при проходѣ чрезъ мостъ, имѣющійся въ купеческой гавани. Фарватеръ углубленъ на протяженіи 40 саженъ,—шириною въ 30 ф. до $4^1/_2$ футъ. Остается углубить на протяженіи 25 саженъ.

4) Паровая землечерпательная машина работала около молы, а потомъ на новомъ фарватерѣ, который, на протяженіи 25 саж., шириною въ 48 футъ, углубленъ отъ 7 до 8 футъ.

ОТДѢЛЪ VII.

ЗАВОДЫ И ИХЪ ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ.

Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.

Личный составъ.

1) Помощнику начальника заводовъ, *по технической части*, дана инструкція, которая утверждена г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ 31 Марта и объявлена къ руководству, при циркулярѣ Департамента отъ 1 Апрѣля за № 5.

Въ 1 § инструкціи сказано: «Помощникъ Начальника Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, по технической части, постоянно долженъ имѣть въ виду, что высшее морское начальство смотритъ на него, какъ на офицера, который, по своимъ знаніямъ, способностямъ и опытности, можетъ быть призванъ, во всякое время и съ пользою для службы, къ исполненію обязанностей начальника заводовъ».

Затѣмъ съ достаточною подробностію изложены самыя обязанности Помощника по *управленію заводами*, *производству работъ*, *хозяйственной части*, *училищу* и *канцеляріи*.

Сущность этихъ указаній состоитъ въ томъ, что Помощникъ Начальника заводовъ, по технической части, будучи главнымъ и непосредственнымъ помощникомъ начальника заводовъ, обязанъ облегчать его въ занятіяхъ по *управленію заводами* и своею дѣятельностію споспѣшествовать безостановочному ходу заводскихъ дѣлъ, по частямъ: *технической* и *хозяйственной*.

Помощнику вмѣнено также въ обязанность наблюдать за подготовленіемъ мастерами достойныхъ себѣ преемниковъ, преимущественно изъ лицъ, окончившихъ курсъ въ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ, и за добросовѣстнымъ обученіемъ мастерствамъ *заводскихъ учениковъ*.

2) На мѣсто *главнаго механика заводовъ*, по случаю увольненія занимавшаго эту должность съ 1858 года иностранца *Крейтона*, нанятъ, съ разрѣшенія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, англичанинъ *Джонъ Говардъ*, служившій въ послѣднее время на казенномъ механическомъ заводѣ въ Плимутѣ и лично рекомендованный главнымъ инженеромъ этого завода Начальнику Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ (*), во время бытности его въ Англіи. Съ г. Говардъ заключенъ контрактъ на три года, съ платою ему въ первый годъ 400, а въ два послѣдующіе по 500 фун. стер. въ годъ, съ выдачею ему на путевыя издержки по 25 ф. при переѣздѣ въ Россію и обратно, и съ отводомъ, какъ и его предмѣстнику, казеннаго помѣщенія.

3) Съ котельнымъ мастеромъ *Андерсономъ*, по вниманію къ засвидѣтельствованію заводскаго начальства о пользѣ, которую онъ приноситъ своею службою на заводахъ, возобновленъ контрактъ на одинъ годъ, съ прежнимъ жалованьемъ, съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 23 Мая, ст. 22.552).

4) *Иностранные* мастера: литейный *Розе*, токарный *Нернъ*, слесарный *Овенъ*, кузнечный *Вудъ*, и прокатный *Эвансъ*, съ окончаніемъ сроковъ заключенныхъ съ ними контрактовъ, уволены отъ службы при заводахъ, при чемъ г. Овену, въ пособіе на проѣздъ въ Або, выдано двухмѣсячное жалованье.

(*) Полковнику Швабе, скончавшемуся 23 Февраля.

5) Мѣста этихъ пяти иностранныхъ мастеровъ, заняли: литейнаго—указатель *Ефимовъ*, токарнаго—инженеръ-технологъ *Зевихъ*, слесарнаго—инженеръ-механикъ Подпоручикъ *Горбуновъ*, кузнечнаго—указатель *Максимовъ* и прокатнаго—указатель *Филиповъ*.

УСТРОЙСТВО ЗАВОДОВЪ.

1) Главнѣйшею мѣрою въ этомъ отношеніи слѣдуетъ считать разрѣшеніе приступить къ работамъ по сооруженію на сихъ заводахъ, какъ уже сказано въ началѣ настоящаго отчета (*), *желѣзо-прокатнаго завода*, на восточномъ берегу р. Ижоры.

Проэктъ сооруженія таковаго завода представленъ былъ Начальникомъ заводовъ, Полковникомъ *Швабе*, по возвращеніи его изъ заграничной командировки (отч. за 1861 г. стр. 271 и 273).

Проэктъ разсмотрѣнъ и обсужденъ былъ въ соединенномъ собраніи Техническихъ Комитетовъ Морскаго Министерства: *Кораблестроительнаго* и *Строительнаго*, при участіи Директора Кораблестроительнаго Департамента, Главнаго Инженеръ-Механика Балтійскаго флота, Начальника Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ и нѣкоторыхъ частныхъ заводчиковъ.

Собраніе пришло къ заключенію, что проэктируемый заводъ необходимъ и къ устройству его, на избранномъ мѣстѣ, въ предполагаемыхъ размѣрахъ, слѣдуетъ приступить безотлагательно, подъ непосредственнымъ наблюденіемъ Начальника заводовъ, съ участіемъ Строительной части и съ тѣмъ, чтобы заводъ приспособленъ былъ преимущественно для изготовленія блиндажныхъ желѣзныхъ досокъ, для броненосныхъ судовъ, не стѣсняясь проэктированнымъ внутреннимъ расположеніемъ самаго завода.

Таковое заключеніе утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, а на устройство самаго завода, въ 29 день Октября послѣдовало Высочайшее соизволеніе, съ предоставленіемъ Морскому вѣдомству права избрать для производства работъ тѣ способы, какіе оно признаетъ болѣе соотвѣтствующими цѣли сооруженія, и выписать изъ за границы тѣ предметы, которые не предвидится возможности пріобрѣсти въ Россіи.

(*) Отдѣлъ I. ст. 1, пун. ж.

На семъ основаніи, Адмиралтействъ-Совѣтъ положилъ: 1) приступить къ работамъ по устройству завода съ тѣмъ, чтобы тѣ предметы, кои могутъ быть сдѣланы на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, были исполнены сими заводами; чтобы изъ за границы были выписаны только такія части машинъ, для изготовленія которыхъ у насъ нѣтъ необходимыхъ приспособленій и отливка коихъ требуетъ особаго навыка и искусства; и чтобы наняты были въ Англіи хорошо знакомые съ пудлинговымъ дѣломъ и прокаткою большихъ массъ желѣза мастера, въ самомъ ограниченномъ числѣ, соображаясь съ крайнею необходимостью, при чемъ на заводское начальство возложить особое наблюденіе, чтобы эти мастера обучили здѣсь своему дѣлу нашихъ мастеровыхъ.

2) Для ускоренія хода дѣлъ по устройству завода и въ видахъ сокращенія переписки, предоставить Начальнику заводовъ входить непосредственно въ сношеніе съ нашими заграничными агентами о пріобрѣтеніи чертежей, заказѣ машинъ, выпискѣ мастеровъ и за тѣмъ, по опредѣленіи уже всѣхъ подробностей заказа, покупки или найма, представлять свои предположенія на утвержденіе Кораблестроительнаго Департамента.

По проэкту сооруженія *желѣзо-прокатнаго* завода предполагается: устроить на заводѣ: а) *тридцать двѣ* печи, въ томъ числѣ: 16 пудлинговыхъ, 10 сварочныхъ 4 нагрѣвательныхъ и 2 рафинировочныхъ; сіи послѣднія въ отдѣльномъ мѣстѣ; б) *четыре* паровыхъ молота: одинъ въ 7, два въ 3 и одинъ въ $1^1/_2$ тона; в) *десять* паръ прокатныхъ валовъ; г) *двѣ* паровыя машины, для прокатныхъ валовъ: одну въ 200, другую въ 30 силъ. Движущею силою употребить паръ, производимый котлами, которые будутъ устроены около дымовыхъ трубъ вышеупомянутыхъ печей; воду для этихъ котловъ провести, посредствомъ трубъ, изъ рѣки, выше плотины, такъ чтобы имѣть напоръ воды для наполненія котловъ. Самое зданіе завода построить на чугунныхъ колоннахъ, съ желѣзными стропилами и чугуннымъ поломъ.

При полномъ дѣйствіи устроеннаго такимъ образомъ завода, предполагается, что годичная его производительность будетъ доходить до 400 т. пудовъ желѣза и болѣе.

На сооруженіе въ этихъ размѣрахъ завода, по примѣрному соображенію, потребуется до 325 т. руб. сер.

Какъ обращеніе остающихся въ настоящее время безъ употребленія старыхъ судовыхъ механизмовъ на желѣзо-прокатный заводъ, для приведенія въ дѣйствіе прокатныхъ валовъ, признано невыгоднымъ, то г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ разрѣшилъ предположенные по проэкту завода *два механизма*, съ котлами и прочими принадлежностями, изготовить вновь на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, съ тѣмъ, чтобы на этотъ предметъ не требовалось добавочнаго ассигнованія суммъ, противу первоначально-исчисленной на сооруженіе завода.

Къ работамъ и прочимъ распоряженіямъ по сооруженію завода уже приступлено.

2) Затѣмъ изъ работъ, произведенныхъ въ 1862 г. по устройству заводовъ, слѣдуетъ упомянуть:

А) **Исполненныя Строительнымъ Управленіемъ Морскаго Министерства.**

а) Плотина подъ № 2 капитально исправлена.

б) Часть зданія подъ № 126 приспособлена къ помѣщенію кухонь, пекарень и столовыхъ для холостыхъ мастеровыхъ.

в) Зданія подъ №№ 6, 48 и 50 (якорный заводъ) капитально перестроены.

На эти работы заводами отпущено:

Желѣза	171 пуд.	21 ф.
Чугуна	2.887 —	20 —

Б) **Исполненныя самими заводами.**

Въ большой машинной мастерской. Собраны, установлены и приведены въ дѣйствіе, выписанные въ 1861 г. изъ Англіи (*), *два сверлильныхъ станка*.

Въ большой сборочной мастерской. Установлено *десять* станковъ, выписанныхъ въ 1861 г. изъ Англіи, а именно: *болторѣзный*, 4 *сверлильныхъ*, 2 *долбежныхъ*, 2 *строгальныхъ* и 1 *винторѣзный*.

Въ якорномъ заводѣ. Вмѣсто пришедшаго въ ветхость деревяннаго *вододѣйствующаго колеса*, сдѣлано новое, *желѣзное*.

Въ мастерскихъ: *малой машинной* и *лѣсопильной*. Окончены *металло-строгальный* станокъ, для строганія одновременно

(*) Отч. Деп. за 1861 г. стр. 273, ст. 4.

двухъ вещей; сдѣланъ вновь *токарный* станокъ; установленъ на мѣсто, доставленный изъ Англіи, *винторѣзный* станокъ; къ этимъ станкамъ, а равно къ поворотно-сверлильному станку и къ лѣсопильной машинѣ, устроены новые приводы; къ лѣсопильной—*frictional gearing* (*). Кромѣ того, перемѣненъ зубчатый ободъ вододѣйствующаго колеса и приводное къ нему колесо.

Въ слесарной мастерской. Сдѣлано вновь *десять* станковъ, а именно: строгальный, 8 токарныхъ и прессъ; и установлены на мѣсто, выписанные изъ Англіи, станки: *строгальный* и *сверлильный*.

Въ желѣзо-котельной. Установлены на мѣсто, съ устройствомъ привода, *два* сверлильные станка, выписанные изъ Англіи.

Въ плющильной мастерской (зданіе подъ № 46). Дворъ, для склада находящейся въ работѣ мѣди, покрытъ крышею, съ 5-ю слуховыми окнами, а также устроенъ и поставленъ на мѣсто прессъ, съ круглыми рѣзками, для обрѣзки листовъ.

Въ инструментальной кузницѣ (зданіе подъ №№ 69 и 70). Сдѣланъ каменный фундаментъ, на которомъ установленъ, выписанный изъ Англіи, *паровой молотъ* въ $^1/_2$ тона, съ устройствомъ пароваго котла, съ донкою и всѣми приводными трубами.

Въ чугунно-литейномъ заводѣ. Устроены вновь *два* поворотныхъ желѣзныхъ крана; одинъ до 60 пуд., а другой до 600 пудовъ подъемной силы. Къ кранамъ устроена желѣзная дорога.

ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ ЗАВОДОВЪ.

1) Кромѣ работъ по устройству мастерскихъ, сооруженію желѣзо-прокатнаго завода, содержанію въ исправности заводскихъ устройствъ и постройкѣ судовъ, о коихъ упомянуто въ I отдѣлѣ настоящаго отчета, главнѣйшими заводскими работами въ 1862 году были тѣ же, что и въ 1861 году, а именно: продолженіе изготовленія механизма въ 800 силъ, для фрегата «Севастополь»; изготовленіе цѣпей, ридерсовъ, книщъ, подводнаго мѣднаго крѣпленія, артиллерійскихъ принадлежностей, желѣзныхъ вещей по вооруженію и укомплектованію судовъ, шпилей, водолазныхъ аппаратовъ и камбузовъ съ холодильниками.

(*) Приводъ для передачи движенія посредствомъ тренія.

2) Дѣйствіемъ заводовъ въ 1862 году приготовлено издѣлій и переработано металловъ:

а) Для портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго	81.673 п. 19½ ф.	на 644.329 р. 23½ к.
б) Для Черноморскаго вѣдомства	1.625—36¾—	23.948—83½—
в) Для внутренней части самыхъ заводовъ	38.787—16¾—	152.758—55 —
г) Для *строительной* части заводовъ	3.408—29 —	4.311—98½—
д) Распилено и употреблено для внутренней части заводовъ: досокъ, пластинъ и брусьевъ	10.944 шт. на	5.015—78¼—
е) Изготовлено разныхъ издѣлій казеннымъ мѣстамъ постороннихъ вѣдомствъ и частнымъ лицамъ, а также переработано собственныхъ ихъ металловъ и распилено бревенъ въ доски, на		17.565— 1 —
Итого на		847.929—39¾—
Менѣе чѣмъ въ 1861 г. на		107,885—42¾—

3) Рабочихъ людей находилось въ заводахъ среднимъ числомъ въ день 1.712 человѣкъ; менѣе противу 1861 г. на 37 человѣкъ.

4) Изъ суммы, на которую переработано заводами въ 1862 году металловъ и приготовлено издѣлій, на каждаго рабочаго приходится по 495 руб. 29 коп.; менѣе противу 1861 г. на 40 руб. 71 коп.

5) На *личный составъ*, т. е. на жалованье лицамъ, служащимъ при заводахъ, на наемъ механиковъ, мастеровъ, мастеровыхъ и на выдачу заработчихъ и наградныхъ денегъ (2.831 р. 95 к.) нижнимъ чинамъ упраздненнаго 6-го рабочаго экипажа, въ 1862 году заводами израсходовано 138.483 руб. 49½ коп.; менѣе противу 1861 г. на 34.050 руб. 97¼ коп.

6) По примѣру прошлаго года, помѣщается, вслѣдъ за симъ, краткая отчетная вѣдомость за 1862 г. (*).

№ №		Сумма.		№ №		Сумма.	
		Рубли.	Коп.			Рубли.	Коп.
	СОСТОЯЛО НА ЛИЦО:				**ВЫРАБОТАНО ИЗДѢЛІЙ.**		
	Къ 1-му Января 1862 г. состояло на лицо:			1	Издѣлій изготовлено и отправлено въ порты:		
1	Разнороднаго имущества, по вѣдомству КорабленстроительнагоДепартамента . . .	1.982.081	83		С.Петербургскій и Кронштадтскій на	644.329	23½
2	Суммъ:				Въ Николаевскій на Черномъ морѣ.	23.948	83½
	Кораблестроительн. Департам.	11.668	36				
	Внутренней части	1.023	27¾	2	Издѣлій и лѣсовъ употреблено для внутренней части заводовъ на . .	157.774	33¼
	Коммиссаріатскаго Департамента.	899	95				
	ПОСТУПИЛО:			3	Тоже строительной части заводовъ	4.311	98½
3	Въ сумму внутренней части заводовъ за работы, исполненныя для посторонних ъ вѣдомствъ и частныхъ лицъ, а также поземельныя деньги и по другимъ случаямъ. .	20.103	3	4	Издѣлій изготовлено для разныхъ казенныхъ мѣстъ посторонних ъ вѣдомствъ и частныхъ лицъ на.	17.565	1
					Итого на .	847.929	39¾

(*) Публикованіе таковыхъ вѣдомостей, а равно стоимости каждаго вновь построеннаго судна, признано полезнымъ и въ Англіи, въ томъ вниманіи, что въ дѣлѣ отчетности все должно быть гласно, и что возможность дѣлать сравненіе стоимости работъ на различныхъ верфяхъ и заводахъ пріучитъ порты и заводы къ бережливости (Морск. Сборн. 1861 № 4, ч. неоф. стр. 346).

№№		Сумма.		№№		Сумма.	
		Рубли.	Коп.			Рубли.	Коп.
4	Изъ Кораблестроительнаго Департамента на содержаніе и дѣйствіе заводовъ . .	135.753	88½	5	**ИМѢЕТСЯ ВЪ ОСТАТКѢ:** Разнороднаго имущества, состоящаго позаводамъ, на	2.311.432	36¾
5	Изъ Коммиссар. Департамента на жалованье нѣкоторымъ лицамъ, служащимъ при заводахъ, а также на жалованье и обмундированіе чиновъ 6 раб. эк., прогоны, кормовыя и прозарочныя деньги, и на содержаніе госпиталя	74.843	99½	6	Денежныхъ суммъ: Вѣдомства Кораблестроительнаго Департамента	6.050	67
6	Металловъ, матеріаловъ, провіанта, дровъ и угля на	625.716	22½		Коммиссаріатскаго.	1.976	53
7	Прибылей по имуществу и производительности заводовъ	323.630	2		Внутренней части заводовъ. . .	8.331	60¾
	Итого. . .	3.175.720	57¼		Итого. . .	2.327.791	17½
					А всего. .	3.175.720	57¼

ОСОБЫЯ РАСПОРЯЖЕНІЯ.

I. По всеподданнѣйшему докладу г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, въ 27 день Августа, Высочайше повелѣно:

«Въ дополненіе и измѣненіе 4 ст. Высочайше утвержденнаго 5 Декабря 1806 г. доклада Товарища Министра Морскихъ силъ объ устройствѣ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, и пунктовъ *а* и *с* 27 статьи правилъ объ управленіи сими заводами, согласно съ положеніемъ Адмиралтействъ-Совѣта, въ ви-

дахъ устраненія причинъ, стѣсняющихъ развитіе частной заводской промышленности, и упрощенія отчетности по Адмиралтейскимъ Ижорскимъ заводамъ, сдѣлать слѣдующія распоряженія:

1) Пріемъ сими заводами, на будущее время, частныхъ заказовъ допускать не иначе, какъ съ разрѣшенія Директора Кораблестроительнаго Департамента, съ тѣмъ, чтобы деньги, выручаемыя за выполненіе таковыхъ заказовъ, были обращаемы въ экономическій капиталъ Морскаго Министерства, а не составляли бы особой при заводахъ суммы, подъ названіемъ суммы внутренней части заводовъ.

2) Заводскія зданія и тамошнія гидравлическія сооруженія, починка коихъ, по силѣ пункта с 27 статьи правилъ объ управленіи заводами, возложена на попеченіе Начальника заводовъ, ежегодно свидѣтельствовать особою Коммиссіею установленнымъ на предметъ подобныхъ освидѣтельствованій порядкомъ, съ тѣмъ, чтобы на предстоящія къ выполненію по тѣмъ зданіямъ и сооруженіямъ ремонтныя работы были составляемы надлежащія смѣты, а потребныя по онымъ суммы, по утвержденіи самыхъ смѣтъ въ Строительномъ Управленіи Морскаго Министерства, были испрашиваемы по смѣтамъ Кораблестроительнаго Департамента по статьѣ: на содержаніе и дѣйствіе Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ.

3) По этой же статьѣ требовать отпуска суммъ, на покрытіе остальныхъ затѣмъ незначительныхъ ежегодныхъ расходовъ по заводамъ, которые также относимы были до сего времени на упраздняемую нынѣ сумму внутренней части завода.

и 4) Имѣемую въ настоящее время при заводахъ конюшню упразднить, на томъ же основаніи, какъ упразднены были портовыя конюшни, при введеніи въ дѣйствіе новаго Образованія Управленія Морскимъ вѣдомствомъ (Приказъ Управл. Морск. Минист. 3 Сент. 1862 г. № 130).»

II. По поводу недостатковъ, замѣченныхъ въ изготовленныхъ на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ цѣпныхъ канатахъ для корабля «Императоръ Николай I», при изслѣдованіи обстоятельствъ дѣла о лопнувшей *соединительной скобѣ* у одного изъ этихъ канатовъ, при подъемѣ якоря, въ гавани,—г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ предложилъ Департаменту обревизовать самое производство работъ по выдѣлкѣ цѣпныхъ канатовъ на означенныхъ заводахъ.

Порученіе это возложено было на Капитанъ-Лейтенанта *Матвѣева*, изъ отчета котораго оказалось, что:

а) На выдѣлку цѣпей употребляется желѣзо не одинаковой доброты.

б) Предъ употребленіемъ желѣза на звѣнья, оно не пробуется растяженіемъ на гидравлической машинѣ, какъ бы слѣдовало.

в) При выпускѣ цѣпей изъ кузницы, онѣ не свидѣтельствуются надлежащимъ образомъ, въ отношеніи размѣра звѣньевъ и прочности сварки, а поступаютъ прямо на пробную гидравлическую машину.

г) Эта машина отъ долговременнаго употребленія сдѣлалась недостаточно-чувствительною къ показанію того усилія, какое выдерживаютъ пробуемыя цѣпи. Сверхъ того: зданіе, въ которомъ помѣщается машина, темно; невидно, чтобы машина была провѣрена; поставлена же она высоко, тогда какъ лучше было бы, если бы она находилась въ уровень съ землею.

д) Въ особенности не выдерживаютъ пробы колѣнчатыя звѣнья.

е) Не видно, чтобы освидѣтельствованіе и проба цѣпей записывались въ журналъ, съ обозначеніемъ на самой цѣпи №, и чтобы для каждой цѣпи составлялся формуляръ, съ которымъ она должна отсылаться въ магазины.

Таковыя замѣчанія сообщены Начальнику заводовъ, для принятія мѣръ къ устраненію оныхъ.

О правилахъ, коимъ должны слѣдовать Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы при выдѣлкѣ цѣпныхъ канатовъ, имѣются свѣдѣнія въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 252.

КРОНШТАДТСКІЙ ПАРОХОДНЫЙ ЗАВОДЪ.

ЛИЧНЫЙ СОСТАВЪ.

Независимо отъ иностранцевъ, занимающихъ должности Помощниковъ Начальника завода *по технической части* (отч. 1861 г. стр. 281 и 282), по этой же части назначены на заводъ инженеръ-механики Штабсъ-Капитаны: *Бѣляевъ* и *Приббе* (*).

(*) Временно командированъ въ Америку.

2) УСТРОЙСТВО ЗАВОДА.

Въ 1862 году по устройству завода, сообразно съ требованіями современнаго судостроенія и изготовленія паровыхъ механизмовъ, сдѣлано слѣдующее:

По мастерскимъ:

Установлены:

Въ *сборочной*, станки: токарный большой, для обточки гребныхъ валовъ, и другой для обточки гребныхъ винтовъ и большихъ колесъ; два вертикально-сверлильные, съ устройствомъ ко всѣмъ четыремъ станкамъ необходимыхъ приводовъ; верстаки, для слесарей, работающихъ при сборкѣ машинъ; и подвижная тележка къ круговращательному сверлильному станку.

Въ *машинной кузницѣ*: къ печамъ *пятитоннаго* молота два *вертикальные паровые* котла, сдѣланные на заводѣ; *круговращательный кранъ* въ 25 тонъ подъемной силы, съ устройствомъ къ нему желѣзной дороги, соединенной съ общею сѣтью таковыхъ дорогъ на заводѣ; *круглое горно*, для ковки большихъ вещей; *паровой молотъ* въ $2^1/_2$ тона, съ устройствомъ къ нему вертикальныхъ котловъ; *два поворотные крана*; двѣ *желъзо-сварочныя печи*; *прессъ* съ паровымъ цилиндромъ, для обрѣзыванія и продалбливанія толстаго желѣза; двѣ *ковательныя машинки*, для мелкихъ вещей, съ устройствомъ къ нимъ паровыхъ цилиндровъ.

Въ *токарной*: болторѣзный станокъ, отъ $^1/_2$ до 2 д., съ устройствомъ приводовъ.

Въ *слесарной*: болторѣзный станокъ отъ $^1/_4$ до $1^1/_4$ д., съ устройствомъ къ нему приводовъ.

Въ *мѣдикотельной и камбузной*: стѣнной вращательный кранъ, въ два тона.

Въ *мѣдилитейной*: 3 тонный круговращающійся кранъ.

Въ *чугунолитейной*: 5 тонный стѣнной вращающійся кранъ, съ проложеніемъ къ нему желѣзной дороги.

Въ *пріуготовительной*: два горизонтально-сверлильныхъ станка и прессъ для пробиванія желѣзныхъ листовъ, съ устройствомъ къ нимъ приводовъ.

Въ *листонагрѣвательной*: нагрѣвательная печь, плющиль-

ные вальцы для выравниванія сортоваго желѣза, и печь для нагрѣванія сего желѣза, съ проложеніемъ къ вальцамъ желѣзной дороги.

Въ *желѣзокотельной*: заклепная машина, съ устройствомъ къ ней пароваго котла, съ принадлежностями, и подвижной лебедки въ 25 тонъ подъемной силы.

Въ *модельной*: станокъ для сверленія дыръ и станокъ съ круглою пилою, для продольной пилки.

Сверхъ того, проведена новая система трубъ, посредствомъ коихъ всѣ вертикальные паровые котлы соединены между собою, такъ что каждый изъ нихъ отдѣльно можетъ снабжать всю систему трубъ парами, а сіи послѣдніе —приводить въ дѣйствіе: *шесть паровыхъ молотовъ*, *двѣ ковательныя машины* и *прессъ*.

Первоначально было устроено такъ, что дымъ отъ сварочныхъ печей проходилъ въ подземныя трубы и выходилъ на воздухъ, чрезъ общую большую заводскую дымовую трубу, не принося никакой пользы. Въ настоящее же время у каждой сварочной печи установленъ паровой вертикальный котелъ и дымъ изъ печей проходитъ чрезъ эти котлы и, нагрѣвая оные, производитъ въ нихъ паръ, чрезъ что значительно сохраняется топливо. Вслѣдствіе сего паровые котлы, устроенные собственно для снабженія заводскихъ механизмовъ парами, топятся только тогда, когда сварочныя печи не дѣйствуютъ.

По заводскимъ зданіямъ.

Въ южномъ фасѣ: въ верхнемъ этажѣ—столярная мастерская отгорожена отъ модельной, двойными желѣзными дверями, на случай пожара; съ тою же цѣлію въ средній этажъ проведены трубы съ водою; въ нижнемъ же установленъ деревострогательный станокъ, съ устройствомъ къ нему приводовъ.

Металическій сарай для опокъ покрытъ крышею.

На дворѣ завода, средствами онаго, устроены три поворотные круга для соединенія желѣзныхъ дорогъ изъ мастерскихъ: кузнечной, пріуготовительной и листонагрѣвательной, съ общею заводскою желѣзною дорогою.

3) ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ ЗАВОДА.

Независимо отъ работъ по установкѣ вышеупомянутыхъ

станковъ и устройству приспособленій, въ 1862 году заводомъ исполнено:

Для Кронштадтскаго порта.

На *лѣсопильный заводѣ* сдѣлана питательная помпа для котла и приборъ къ санямъ, а также исправлены: пильная рама, желѣзный валъ и штамповой молотъ.

Для *семи* мастерскихъ новаго адмиралтейства: *шлюпочной*, *строгальной*, *блоковой*, *купорной*, *столярной*, *парусной* и *мачтовой* произведены различныя работы по установкѣ станковъ и устройству для нихъ приводовъ и принадлежностей, а въ *шлюпочную*—новой парницы.

Для *кузницы доковаго адмиралтейства* сдѣланы: паровой молотъ, поворотный кранъ, цилиндры для колодца, принадлежность къ сварочнымъ печамъ, подставы, подмоги и планки для шести форсированныхъ помпъ.

Въ *экипажескіе магазины* сдано штампованное желѣзо, желѣзные щурупы, домкраты Галлея и ручныя помпы.

Въ *модель-камеру* сдѣланы: домкратъ Галлея, бранспойтъ Даунтона, кранъ Кингстона, коническіе иллюминаторы, стопора подъ палубы и нѣкоторыя другія вещи.

На водоотливныхъ машинахъ *Николаевскаго дока* капитально исправленъ механизмъ и паровые котлы, а *Петровскаго*—исправленъ механизмъ и установлена помпа Даунтона.

Для подвижной водокачательной машины, устроенной на флашкоутѣ, установлены котлы, вновь сдѣлана и установлена машина, съ помпами большаго діаметра, для выкачиванія воды изъ малыхъ плавучихъ доковъ.

На желѣзномъ пожарномъ ботѣ сдѣланъ и установленъ паровой механизмъ и бранспойты.

Для Артиллерійскаго Управленія.

Сдѣланы различныя артиллерійскія вещи, желѣзныя блиндажныя плиты и механизмъ, съ котлами и приводомъ, для станковъ въ артиллерійскія мастерскія порта.

*

Для Строительнаго Управленія.

Сдѣлано 220 водопроводныхъ трубъ и чугунный бакъ, изъ трехъ частей.

Для портовъ:

С. Петербургскаго.

Для Новаго Адмиралтейства два паровыхъ механизма, съ котлами и прочими принадлежностями, въ 15 и 30 силъ; приводы для станковъ, мѣдиплавильная печь, кузнечные и паяльные, о трехъ фурмахъ, горны.

Ревельскаго.

На Кальбоденгрундскій и Ревельстейнскій плавучіе маяки сдѣланы паровые камбузы, съ холодильниками, кингстоновыми кранами и ручными помпами.

Астраханскаго.

Два чугунныхъ горна и семь Даунтоновыхъ помпъ.

Для судовъ.

Въ 1862 г. заводъ производилъ различныя новыя и ремонтныя работы на *семидесяти девяти* судахъ, исполненіе коихъ возложено на заводъ распредѣленіемъ работъ между заводами и мастерскими портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго (отч. Депар. за 1860 г. стр. 163).

Болѣе значительныя изъ этихъ работъ были слѣдующія:

Водоопрѣснительные аппараты для *восьми* судовъ, а именно: для фрегатовъ «Дмитрій Донской», «Александръ Невскій» и «Пересвѣтъ»; корветовъ «Варягъ» и «Витязь», и клиперовъ «Алмазъ» «Жемчугъ» и «Всадникъ».

Паровые камбузы и хлѣбопекарныя печи для *девяти* судовъ, а именно: для фрегатовъ: «Дмитрій Донской», «Пересвѣтъ» и

«Касторъ»; корветовъ: «Варягъ» «Витязь» и «Соколъ», и клиперовъ: «Алмазъ», «Жемчугъ» и «Всадникъ».

Сдѣланы новые паровые котлы къ механизму съ фрегата «Полканъ», каковой механизмъ перебранъ на заводѣ и устанавливается на корветѣ «Варягъ».

Сдѣланы новые котлы, съ полнымъ приборомъ, къ механизмамъ *девяти* канонирскихъ лодокъ.

Капитально исправлены паровые котлы отъ механизмовъ трехъ таковыхъ же лодокъ.

Сдѣлано и приспособлено къ канонирской лодкѣ «Осетръ», по проэкту Контръ-Адмирала Бутакова, *шесть* желѣзныхъ рулей: одинъ спереди, одинъ сзади и четыре съ боковъ, и къ нимъ приводъ для управленія всѣми рулями вмѣстѣ и каждымъ порознь.

На пароходо-фрегатѣ «Рюрикъ» сдѣланы новые желѣзные кожухи.

Для Императорской яхты «Штандартъ» сдѣланы новыя гребныя колеса.

4) На заводѣ работало, по приводѣ въ одинъ день:

Мастеровыхъ . . .	203.756 ч.			
или въ день, считая въ годъ 280 рабочихъ дней	728	на 12 ч.	Менѣе противу 1861 г.	
Учениковъ	19.946 ч.	46 —	14 ч.	
Рабочихъ	33.904 —	122	на 10 ч.	Болѣе противу 1861 г.
Лошадей	2.305 —	8 —	1 л.	

АСТРАХАНСКІЙ МЕХАНИЧЕСКІЙ ЗАВОДЪ.

УСТРОЙСТВО ЗАВОДА.

1) 14 Марта 1862 года, сгорѣлъ средній главный каменный 2 этажный корпусъ сего завода.

Пожаръ произошелъ отъ искръ, падавшихъ изъ трубы литейной мастерской, гдѣ въ то время плавили чугунъ, на крышу сказаннаго корпуса завода, крытую *толемъ*.

Въ сгорѣвшемъ корпусѣ находились слѣдующія мастерскія: *лѣсопильная, машинно-слесарная, слесарная, блоковая, столяр-*

ная, *модѣльная* и *малярная*, а также помѣщенія для вентиляторовъ: кузнечнаго и слесарнаго.

Сгорѣли полы, потолки, балки, оконныя рамы, двери и крыша со стропилами; *отстояны* обгорѣвшія паровыя машины (съ ихъ котлами) мастерскихъ: лѣсопильной и слесарной; и *спасены* всѣ заводскіе станки и механическіе приводы, съ незначительнымъ лишь поврежденіемъ въ оныхъ.

Стѣны обгорѣвшаго зданія найдены были въ такомъ состояніи прочности, что давали возможность возобновить мастерскія, къ чему и было приступлено немедленно.

Вслѣдствіе сего, кузница начала дѣйствовать на 4-й, а литейная на 14 день, послѣ пожара. Станки изъ сгорѣвшихъ мастерскихъ были, по возможности, исправлены и поставлены во временное помѣщеніе, гдѣ и приведены были въ дѣйствіе въ ручную.

Эти распоряженія дали возможность исполнить своевременно всѣ предстоявшія порту работы, по исправленію и изготовленію судовъ къ плаванію, а также и немедленно начать работы по возобновленію сгорѣвшихъ мастерскихъ, которыя къ концу Октября были окончательно устроены и находились въ полномъ дѣйствіи.

При исправленіи завода, деревянныя стропила у крыши замѣнены желѣзными; крыши какъ средняго корпуса, такъ и примыкающихъ къ нему зданій: *литейной башни* (гдѣ помѣщается водяной резервуаръ) и *кузницы*, сдѣланы желѣзныя; къ токарнымъ станкамъ блоковой мастерской, дѣйствовавшимъ въ ручную, сдѣланы приводы отъ паровой машины; пильныя рамы основаны на желѣзныхъ, вмѣсто прежнихъ деревянныхъ, стойкахъ, укрѣпленныхъ на чугунныхъ фундаментахъ; подушки для лѣсопильнаго вала также сдѣланы чугунныя, массивныя, на прочныхъ каменныхъ устояхъ, и большой деревянный шхивъ вентилатора литейной мастерской замѣненъ чугуннымъ.

На всѣ эти исправленія употреблено матеріаловъ, изъ портоваго наличія, и рабочей силы, какъ видно изъ представленныхъ отъ порта отчетовъ, на 39.822 руб. 99¾ коп., а именно:

а) *На возобновленіе зданія*:

Матеріаловъ на . . 18.479 р. 53¾ к.

Рабочей силы . . . 10.691 — 5 —

29.170 р. 58¾ к.

б) *На исправленіе станковъ и машинъ:*

Матеріаловъ на. .	5.125 р. 61	к.
Рабочей силы . .	5.526 — 80	—
	10.652 — 41	—
Итого . . .	39.822 — 99¾	—

Упомянутые отчеты были разсмотрѣны Главнымъ Инженеръ-Механикомъ Балтійскаго флота, который нашелъ, что, сколько можно судить по документамъ, безъ личнаго осмотра зданія и машинъ, всѣ возобновленія и устройства сдѣланы удовлетворительно.

За тѣмъ, отчеты препровождены въ Строительное Управленіе Морскаго Министерства, для повѣрки.

2) Въ *кузницѣ* устроенъ новый паровой молотъ, въ 30 пудъ, сдѣланный на самомъ заводѣ, который облегчилъ весьма трудную работу молотобойцевъ, въ особенности въ жаркое время.

3) Для предупрежденія, на будущее время, заливки воздуходувныхъ трубъ, при возвышеніи воды въ рѣкѣ Волгѣ, и устраненія необходимости прекращать работы въ кузницѣ при высокой водѣ, приспособлена къ котлу пароваго молота маленькая водокачательная машинка, каковое приспособленіе оказалось вполнѣ удовлетворяющимъ своей цѣли.

4) Окончательно исправленъ паровой котелъ механизма, приводящаго въ дѣйствіе станки слесарной мастерской и вентиляторы кузницы.

5) Къ прессу для продавливанія диръ въ котельныхъ листахъ, а также къ ножницамъ для рѣзки и къ станку для гнутія желѣза сдѣланъ приводъ отъ паровой машины, что значительно сократитъ расходъ въ рабочихъ.

6) Отъ водянаго резервуара котла лѣсопильной паровой машины проведены трубы на дворы заводскаго зданія, въ устроиваемые бассейны для фонтановъ, съ цѣлью ускорить доставку воды на случай пожара и для освѣженія воздуха въ заводѣ, въ лѣтніе жары.

ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ ЗАВОДА.

1) Работы, произведенныя заводомъ въ 1862 г., простирались на сумму 103.067 р. 47¾ к., болѣе противу 1861 г.

на 42.561 р. 70¼ к. Въ томъ числѣ, исполнено частныхъ заказовъ на 1.505 р. 86¼ к., менѣе противу 1861 г. на 1.260 р. 94 к.

2) Изъ этихъ работъ важнѣйшими были слѣдующія: перемѣнены паровые котлы на пароходѣ «Дербентъ»; капитально исправленъ механизмъ парохода «Уралъ»; вынута машина и котлы со шкуны «Туркменъ», обращенной въ баржу; сдѣланъ и приведенъ въ дѣйствіе паровой молотъ въ 30 пуд.; исправлены и приведены въ надлежащій порядокъ и дѣйствіе механизмы завода, послѣ бывшаго въ оном пожара.

ЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОДЪ НИКОЛАЕВСКАГО ПОРТА.

Дѣйствіемъ завода въ продолженіи 1862 г. отлито дѣльныхъ вещей для корпусовъ судовъ, вооруженія и паровыхъ механизмовъ въ количествѣ: мѣдныхъ—1.108 пуд. 31 ф. и чугунныхъ — 19.623 пуда 23 фунта.

БАКИНСКІЙ МЕХАНИЧЕСКІЙ ЗАВОДЪ.

УСТРОЙСТВО ЗАВОДА.

Въ 1862 году установлены окончательно: *паровая машина* въ 12 силъ, высокаго давленія; *вентиляторъ*, *вагранка*, для плавки чугуна, станки: *металло-строгальный*, а также большіе: *вертикально-сверлильный* и *токарный*, и паровая *клеянка*, въ столярной.

ДѢЯТЕЛЬНОСТЬ ЗАВОДА.

Кромѣ работъ по устройству самаго завода и мастерскихъ онаго, произведены нѣкоторыя подѣлки и исправленія въ механизмахъ: парохода «Уралъ», шкунъ «Бухарецъ» и «Персіянинъ» и транспорта «Калмыкъ».

КАНАТНЫЕ ЗАВОДЫ.

1) Кронштадтскій.

Въ 1862 году на заводѣ выработано такелажа разныхъ сор-

товъ: изъ новой пеньки—33.069 пуд. 21 фунт. и изъ распущенныхъ старыхъ канатовъ—320 пуд., всего 33.389 пуд. 21 ф.

На заводѣ работало казенныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, по приводѣ въ одинъ день, 57.195 человѣкъ.

2) Архангельскій.

Въ продолженіи 1862 года, до времени упраздненія порта, выдѣлано было пеньковыхъ издѣлій для удовлетворенія надобностей порта и флотиліи на 3.104 руб. сер.

3) Николаевскій.

Для надобностей Черноморской флотиліи и частію судовъ нашихъ, находившихся въ Средиземномъ морѣ, въ 1862 году выдѣлано:

Пеньковаго такелажа . . .	12.854	пуд.
Проволочнаго	5 — 34½	ф.
Штуръ-тросовъ кожаныхъ .	233	сажени.
Шнуру бѣлаго	300	—

ЛѢСОПИЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ.

1) С.-Петербургскіе.

Начатое, въ исходѣ 1861 года, исправленіе какъ зданія лѣсопильнаго завода въ Новомъ-Адмиралтействѣ, такъ и механизма онаго, окончено.

Работы по исправленію зданія завода производились Морскою Строительною частью, а по исправленію механизма—средствами порта.

Заводъ пущенъ въ ходъ въ Октябрѣ мѣсяцѣ. На немъ, а равно на Охтенскомъ лѣсопильномъ заводѣ, въ продолженіи 1862 года, распилено: *бревенъ* 3.241 и *брусьевъ* 893 штуки.

Изъ нихъ выпилено:

Брусьевъ		3.908	шт.
Досокъ	чистыхъ	16.012	17.735
	необрѣзныхъ	1.723	
Горбылей		12.964	—

Стоимость матеріаловъ, инструментовъ и рабочей силы, употребленныхъ заводами на распиловку означеннаго количества лѣса, составляетъ 8.725 р. 65 коп. Заводы отапливались щепою и частію дровами.

3-го Октября 1862 года Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу того же дня, ст. 22.746, утвердилъ составленныя въ Конторѣ надъ портомъ и разсмотрѣнныя въ Кораблестроительномъ Техническомъ Комитетѣ *положенія* о матеріалахъ, потребныхъ на годичное дѣйствіе обоихъ упомянутыхъ заводовъ, съ *вѣдомостями* объ инструментахъ и вещахъ, которые должно имѣть на тѣхъ же заводахъ, для постояннаго ихъ дѣйствія.

Эти положенія объявлены къ руководству при циркулярѣ Департамента отъ 15 Октября № 17.

2) Кронштадтскій.

Заводомъ распилено бревенъ:		
Сосновыхъ	7.529	штукъ.
Еловыхъ	799	—
Изъ коихъ выпилено:		
Досокъ сосновыхъ	54.753	—
Еловыхъ	4.722	—
Горбылей сосновыхъ	2.446	—
и получено спилковъ	21.876	—

На заводѣ работало казенныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, по приводѣ въ одинъ день, 23.336 человѣкъ.

3) Николаевскій.

Окончена установка выписанной для завода изъ Англіи 40 сильной паровой машины, о коей имѣются свѣдѣнія въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 189.

Съ механикомъ *Бакстеромъ*, который устанавливалъ означенную машину, возобновленъ контрактъ еще на *одинъ* годъ, какъ для руководства, на первое время, при употребленіи механическихъ устройствъ завода, такъ и для другихъ порученій по механической части въ портахъ Чернаго моря.

Въ 1862 г., какъ и въ 1861, заводъ дѣйствовалъ безостановочно. На немъ распилено:

Дубовыхъ брусьевъ	611	штукъ.
Бревенъ сосновыхъ	2.215	—
Отъ распиловки получено:		
Досокъ дубовыхъ.	2.033	—
— сосновыхъ	13.340	—
Горбылей дубовыхъ	1.225	—
— сосновыхъ	4.430	—

ОТДѢЛЪ VIII.

О РАБОЧИХЪ СИЛАХЪ.

1) Въ 1862 году на работахъ въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства находилось: *мастеровыхъ*, *рабочихъ*, *учениковъ* и *лошадей*:

		Въ сложности одного дня.	Стоимость ихъ. Рубли.	Коп.
ВЪ С. ПЕТЕРБУРГѢ.				
Мастеровыхъ	казенныхъ	427.810	312.301	30
	наемныхъ.	28.278	25.136	98
Рабочихъ	казенныхъ	31.474	2.188	23
	наемныхъ	39.582	17.089	55
Учениковъ		15.224	3.134	75
Лошадей		2.989	4.448	52
ВЪ КРОНШТАДТѢ.				
Въ Адмиралтействахъ:				
Мастеровыхъ	казенныхъ	406.067	296.428	91
	наемныхъ	258.012	157.768	
Рабочихъ	казенныхъ	100.754	3.199	20
	наемныхъ	66.914	29.442	16

		Въ сложности одного дня.	Стоимость ихъ. Рубли.	Коп.
Учениковъ 18		—	—	—
Лошадей		7.851	13.268	19
На Пароходномъ заводѣ.				
Наемныхъ	мастеровыхъ	203.756	185.687	2
	рабочихъ	33.904	14.809	58
Учениковъ		19.946	3.988	39
Лошадей		2.305	3.895	45
ВЪ АРХАНГЕЛЬСКѢ.				
Мастеровыхъ	казенныхъ	58.542	42.735	66
	наемныхъ 1.	—	54	45
Рабочихъ казенныхъ		55.571	1.710	82
Лошадей		1.373	1.178	30
ВЪ НИКОЛАЕВѢ.				
Мастеровыхъ	казенныхъ	192.245	140.338	85
	наемныхъ	104.858	93.687	41
Рабочихъ	казенныхъ	856	34	24
	наемныхъ.	69.546	12.473	68
Учениковъ (*)		16.417	3.909	65
Лошадей		7.158	8.947	—
ВЪ СЕВАСТОПОЛѢ.				
Мастеровыхъ и рабочихъ казенныхъ, и учениковъ.		24.809	18.104	—
Въ Сухумъ-Кале казенныхъ мастеровыхъ		2.444	1.784	12
ВЪ АСТРАХАНИ.				
Въ Адмиралтействѣ и на механическомъ заводѣ:				
Мастеровыхъ	казенныхъ	88.239	65.144	47
	наемныхъ.	42.964	39.574	61

(*) Въ томъ числѣ безплатныхъ 24 ученика.

		Въ сложности одного дня.	Стоимость ихъ	
			Рубли.	Коп.
Рабочихъ	казенныхъ	6.028	241	12
	наемныхъ.	Не было		
Учениковъ		7.477	1.523	63
Лошадей		2.868	3.585	—
ВЪ БАКУ.				
Казенныхъ мастеровыхъ		11.505	8.398	65
Казенныхъ рабочихъ		24.777	864	34
ВЪ РЕВЕЛѢ.				
Мастеровыхъ	казенныхъ	29.353	21.427	69
	наемныхъ 1	—	300	—
Рабочихъ	казенныхъ	5.501	220	4
	наемныхъ	343	188	65
Учениковъ (15)		3.201	640	20
Лошадей		527	765	50
ВЪ СВЕАБОРГѢ.				
Мастеровыхъ	казенныхъ	18.901	13.797	73
	наемныхъ.	7.647	6.374	35
Рабочихъ	казенныхъ	8.277	248	31
	наемныхъ.	1.172	398	48
Учениковъ		2.723	544	60
НА АДМИРАЛТЕЙСКИХЪ ИЖОРСКИХЪ ЗАВОДАХЪ.				
Мастеровыхъ	казенныхъ	268.433	195.956	9
	наемныхъ	93.150	67.826	42
Рабочихъ	казенныхъ	50.564	12.641	—
	наемныхъ	46.580	23.290	—

			Въ сложности одного дня.	Стоимость ихъ	
				Рубли.	Коп.
Учениковъ			15.152	3.869	1
Лошадей на				2.946	86
Итого	казенныхъ	мастеровыхъ	1.528.348	1.116.417	47
		рабочихъ	283.802	21.347	30
	наемныхъ	мастеровыхъ	738.665	576.409	26
		учениковъ	80.140	17.610	23
		рабочихъ	258.041	97.692	10
		лошадей		39.034	82
		Вообще	2.888.896	1.868.511	18

Сравнительно съ 1861 годомъ менѣе: по числу мастеровыхъ и рабочихъ на 591.118 человѣкъ, а по суммѣ на 184.747 р. 28 коп. (*); учениковъ же болѣе на 16.481 учен., а по суммѣ на 4.589 р. 64 к.

2) 1862 годъ былъ послѣднимъ годомъ существованія въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства *обязательнаго труда*, ибо, хотя въ этихъ учрежденіяхъ и оставлены на нѣкоторое время мастеровые, *обязанные службою*, но трудъ таковыхъ мастеровыхъ пересталъ быть прежнимъ мало-производительнымъ трудомъ, ибо въ число ихъ выбраны только лучшіе по поведенію и искусству нижніе чины упраздненыхъ Морскихъ Рабочихъ экипажей, и при томъ ни одинъ изъ нихъ не оставленъ противу желанія; относительно же вознагражденія за трудъ, они не только сравнены во всемъ съ вольнонаемными людьми, но и имѣютъ еще нѣкоторыя преимущества предъ

(*) Рабочая сила *Константиновской станціи* не принята въ разсчетъ, по неимѣнію объ оной въ Департаментѣ точныхъ свѣдѣній.

сими послѣдними, какъ это видно изъ 3 статьи помѣщаемаго ниже Высочайшаго повелѣнія объ упраздненіи Рабочихъ экипажей.

Ходъ дѣла о замѣнѣ въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства обязательнаго труда свободнымъ и сущность принятыхъ по этому предмету мѣръ подробно изложены въ отчетахъ Кораблестроительнаго Департамента, преимущественно же въ отчетахъ за 1860 и 1861 г. въ Отдѣлѣ VIII «*О рабочихъ силахъ*».

По случаю окончанія настоящаго дѣла, иниціатива котораго всецѣло принадлежитъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу, не лишнимъ будетъ перечислить эти мѣры, чтобы можно было, и не имѣя подъ рукою прежнихъ отчетовъ Департамента, знать ихъ содержаніе. Вотъ онѣ:

Первая. Пополненіе Морскихъ Рабочихъ экипажей рекрутами прекращено съ 1856 года.

Вторая. Но, чтобы имѣть возможность какъ можно долѣе пользоваться трудами и опытностью искуснѣйшихъ мастеровыхъ изъ нижнихъ чиновъ сказанныхъ экипажей, въ то же время разрѣшено было, съ окончаніемъ срока службы таковыхъ мастеровыхъ, приглашать ихъ оставаться въ адмиралтействахъ и на заводахъ, *на правахъ вольнонаемныхъ мастеровыхъ, съ платою, по соглашенію.*

Третья. Съ цѣлью предоставленія корабельнымъ плотникамъ изъ нижнихъ чиновъ Рабочихъ экипажей возможности усовершенствовать себя, подъ руководствомъ людей, основательно знающихъ корабельно-плотничное мастерство, нѣкоторые изъ этихъ нижнихъ чиновъ были командированы въ Финляндію на верфи, на коихъ строились наши военныя суда; въ видахъ же привлеченія искусныхъ мастеровыхъ въ адмиралтейства С.-Петербурга и Кронштадта, вызваны были изъ Финляндіи извѣстные своимъ знаніемъ корабельно-плотничнаго дѣла *остерботенскіе* плотники, которые и поступали на наши верфи, какъ *указатели*, а нѣкоторые изъ нихъ даже въ качествѣ *корабельныхъ комендоровъ*.

Четвертая. Въ 1859 г. срокъ службы нижнихъ чиновъ Рабочихъ экипажей сокращенъ съ 25 на 20 лѣтъ.

Пятая. Вслѣдствіе сего и непополненія рекрутами Рабочихъ экипажей, число нижнихъ чиновъ въ оныхъ все болѣе и

болѣе уменьшалось, а число вольнонаемныхъ мастеровыхъ съ каждымъ годомъ увеличивалось; но какъ между сими послѣдними мало оказывалось такихъ, которые превосходили бы своимъ искусствомъ знающихъ дѣло казенныхъ мастеровыхъ, то большинство вольнонаемныхъ мастеровыхъ распредѣлялось между казенными, въ помощь симъ послѣднимъ и подъ ихъ присмотръ; но, какъ плата, которую получали наемные мастеровые, была несравненно выше того вознагражденія, которое выдавалось казеннымъ мастеровымъ *на руки*, то, для поощренія къ труду казенныхъ мастеровыхъ, отличающихся знаніемъ дѣла и усердіемъ, разрѣшено было, для выдачи денежныхъ наградъ таковымъ мастеровымъ, отпускать въ распоряженіе пяти главныхъ портовъ и Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ особыя суммы, въ количествѣ до 10.000 руб. сер. въ годъ.

Шестая. Обращено особенное вниманіе на умноженіе въ адмиралтействахъ и на заводахъ тѣхъ приспособленій, которыя даютъ возможность замѣнять силу людей и надобность въ нихъ орудіями и силою паровыхъ и другихъ механизмовъ, что и приводится въ исполненіе, по мѣрѣ ассигнованія необходимыхъ на этотъ предметъ денежныхъ средствъ.

Седьмая. Въ Августѣ мѣсяцѣ 1860 г. разрѣшенъ пріемъ учениковъ въ адмиралтейскія и заводскія мастерскія, съ производствомъ таковымъ ученикамъ, для удовлетворенія ихъ насущныхъ нуждъ, заработной платы, отъ 20 до 50 коп. въ день, съ правомъ возвышать эту плату въ тѣхъ случаяхъ, когда ученики соглашаются избрать мастерство, на которое имъ укажетъ портовое начальство.

Восьмая. Въ исходѣ 1860 года разрѣшено портамъ и заводамъ нанимать мастеровыхъ и рабочихъ, *безъ посредства подрядчиковъ*, непосредственно Конторами портовъ и канцеляріями заводовъ, или чрезъ служащихъ въ оныхъ лицъ, при чемъ утверждены были правила *о порядкѣ и условіяхъ найма временныхъ мастеровыхъ и рабочихъ для адмиралтействъ и заводовъ Морскаго вѣдомства*. Эта мѣра, по общему отзыву портовъ, дала полную возможность имѣть въ числѣ наемныхъ мастеровыхъ только такихъ, которые знаютъ свое дѣло, и при томъ въ числѣ, соотвѣтствующемъ дѣйствительной надобности.

Девятая. Вслѣдъ за тѣмъ *число обязательныхъ рабочихъ часовъ каждаго дня* въ адмиралтействахъ и на заводахъ, дохо-

дившее, при обязательномъ трудѣ, въ продолженіе лѣтняго полугодія, до $13^1/_2$, сокращено до *десяти*, на томъ основаніи, что, по удостовѣренію производителей работъ, нѣтъ никакой возможности требовать отъ мастеровыхъ непрерывной усердной работы, если она продолжается болѣе 10 часовъ; и

Десятая. Переведено на русскій языкъ, напечатано и препровождено къ адмираламъ, къ командирамъ судовъ и къ *лицамъ, служащимъ въ admиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства*, донесеніе Коммиссіи, ревизовавшей, въ 1858 году, англійскія коронныя адмиралтейства, для изслѣдованія системы и порядковъ, коимъ слѣдуютъ эти учрежденія въ административномъ и хозяйственномъ отношеніи. При чемъ указано, *во-первыхъ*, что настоящій трудъ заключаетъ въ себѣ, кромѣ замѣчаній и предложеній спеціалистовъ, по многимъ, весьма важнымъ, предметамъ адмиралтейскаго хозяйства, *подробный разборъ системы производства работъ и платы мастеровымъ и рабочимъ за ихъ трудъ*, а также *правила объ admиралтейскихъ ученикахъ, мастеровыхъ и рабочихъ*, и, *во-вторыхъ*, то довѣріе, котораго, по мнѣнію Департамента, заслуживаютъ различныя высказанныя въ этой книгѣ мнѣнія и предложенія большинства Коммиссіи, и въ особенности предложеніе: *избѣгать въ admиралтействахъ*, по чрезвычайному разнообразію работъ, *производства работъ по штучно* и *по урочно*, а замѣнить эту систему, при новыхъ постройкахъ, *купеческою системою*, по которой цѣна за кораблестроительную работу, для вознагражденія мастеровыхъ, назначается съ *тона;* при исправленіи же и передѣлкѣ судовъ, а равно и по прочимъ мелочнымъ admиралтейскимъ работамъ, возвратиться *къ системѣ поденной платы, при надлежащемъ надзорѣ*. Это мнѣніе Коммиссіи 1858 г. вполнѣ одобрено другою Коммиссіею, ревизовавшею англійскія коронныя admиралтейства и заводы въ 1860 г.

3) Какъ на дополненіе къ этимъ мѣрамъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ на постановленіе, имѣющее свою особенную важную цѣль, а именно: *дать прочное устройство рабочимъ силамъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода*, слѣдуетъ указать на Высочайше утвержденное 2 Іюля 1862 года *Положеніе о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ сего завода*, который, со дня открытія на немъ работъ, постоянно производилъ оныя почти исключительно наемнымъ трудомъ.

Слѣдовательно, тѣ преимущества и выгоды, которыя признавалось необходимымъ предоставить лучшимъ мастеровымъ сего завода, по всей справедливости, должны были быть распространены и на таковыхъ же будущихъ наемныхъ мастеровыхъ адмиралтействъ и прочихъ заводовъ Морскаго вѣдомства, при переводѣ сихъ учрежденій съ обязательнаго труда на вольнонаемный.

Посему, какъ сказано въ отчетѣ Д-та за 1861 г., на стр. 306, предполагалось, вслѣдъ за утвержденіемъ означеннаго положенія, внести на разсмотрѣніе Адмиралтействъ-Совѣта предположенія о постепенной замѣнѣ въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства казенныхъ мастеровыхъ наемными, т. е. *предположеніе объ упраздненіи Рабочихъ экипажей*.

Положеніе о мастеровыхъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода объявлено по Морскому вѣдомству, при приказѣ г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, отъ 5 Іюля 1862 г. за № 104, въ которомъ сказано:

«Его Императорское Высочество Генералъ-Адмиралъ, желая дать прочное устройство рабочимъ силамъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода, предоставленіемъ нѣкоторыхъ преимуществъ тѣмъ изъ его мастеровыхъ и рабочихъ, которые, оказываясь вполнѣ искусными и благонадежными, соглашаются поступить на заводъ на сроки, болѣе или менѣе продолжительные, поручилъ составить проэктъ положенія о таковыхъ мастеровыхъ и рабочихъ означеннаго завода, примѣняясь къ Высочайше утвержденнымъ 8 Марта и 13 Іюня 1861 года Положеніямъ о заводскихъ людяхъ вѣдомства Министерства Финансовъ и Александровскаго Главнаго Механическаго завода Николаевской желѣзной дороги.

«Составленный на семъ основаніи и одобренный Адмиралтействъ-Совѣтомъ проэктъ Положенія о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода, по всеподданнѣйшему моему докладу, во 2 день сего Іюля, удостоился Высочайшаго утвержденія, при чемъ Его Императорскому Величеству благоугодно было утвердить и отличительный металлическій знакъ, который постоянные мастеровые и рабочіе означеннаго завода должны будутъ носить на верхней одеждѣ, на лѣвой сторонѣ груди.

«Таковое Высочайше утвержденное Положеніе о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго Пароходнаго

завода, на основаніи 7 статьи Общ. Обр.Управ. Мор. вѣд., съ приложеніемъ Высочайше утвержденнаго рисунка вышеупомянутому отличительному знаку, а также утвержденной мною Табели о числѣ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ завода, объявляю по Морскому вѣдомству, для свѣдѣнія, а по Кронштадтскому порту и тамошнему Пароходному заводу къ надлежащему исполненію и руководству, поручая г. Исправляющему должность Главнаго Командира Кронштадтскаго порта сдѣлать распоряженіе о составленіи, согласно съ 62 статьею означеннаго Положенія,—по образованіи, изъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода, Заводскаго Товарищества,—проэкта Положенія о Вспомогательной кассѣ, которая должна быть учреждена при заводѣ, для выдачи пособій и пенсій членамъ Товарищества и ихъ семействамъ, и сей проэктъ, вмѣстѣ съ своимъ на оный заключеніемъ, представить въ Министерство.

«Высочайше утвержденное Положеніе о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадскаго Пароходнаго завода предоставляетъ мастеровымъ и рабочимъ сего завода положительныя выгоды, а именно: 1) плату, вполнѣ соотвѣтствующую искусству и усердію каждаго изъ нихъ; 2) право получать часть этой платы, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и полную, во время болѣзни; 3) безвозмездное пользованіе отъ болѣзней въ госпиталѣ Морскаго вѣдомства; 4) казенное помѣщеніе, за умѣренную плату; 5) дозволеніе получать провіантъ, а также матеріалъ для одежды и инструменты, изъ казенныхъ запасовъ, по цѣнамъ казеннаго заготовленія; 6) достаточныя пенсіи, на счетъ завода, въ случаѣ ранъ или увѣчья, полученныхъ на казенной работѣ, каковое преимущество распространено и на учениковъ завода; 7) возможность обучать своихъ дѣтей, на счетъ завода, въ заводской школѣ или въ мѣстныхъ Приходскомъ и Уѣздномъ училищахъ, а также въ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ; и 8) значительное участіе завода въ составленіи капитала Вспомогательной кассы.

«Чрезъ это, настоящая мѣра будетъ одинаково полезна какъ для мастеровыхъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода, такъ и для самаго завода, ибо, обезпечивая существованіе первыхъ, она даетъ заводу возможность располагать мастеровыми и рабочими, дорожащими своимъ положеніемъ. А потому я требую,

чтобы въ число постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода были принимаемы только такіе люди, которые будутъ вполнѣ заслуживать сего, по своему искусству и благонадежности.»

На основаніи упомянутой въ семъ приказѣ *Табели*, число *постоянныхъ мастеровыхъ* Кронштадтскаго Пароходнаго завода ограничено 238, а *постоянныхъ рабочихъ* 37 человѣками, и указано: *во первыхъ*, что вакансіи, открывающіяся въ опредѣленномъ настоящею Табелью комплектѣ мастеровыхъ и рабочихъ, не слѣдуетъ считать долженствующими быть непремѣнно замѣщенными. Замѣщеніе ихъ имѣетъ мѣсто только въ слѣдующихъ случаяхъ: когда, по ходу заводскихъ работъ, дѣйствительно необходимо имѣть то число постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, которое опредѣлено въ Табели, или когда на поступленіе въ число постоянныхъ мастеровыхъ завода есть достойные, во всѣхъ отношеніяхъ, кандидаты, изъ учениковъ адмиралтейскихъ или заводскихъ мастеровыхъ Морскаго вѣдомства, хотя бы и не имѣлось особенной надобности въ наймѣ постоянныхъ мастеровыхъ; и, *во вторыхъ*, что число постоянныхъ мастеровыхъ по мастерствамъ и разрядамъ можетъ быть болѣе или менѣе опредѣленнаго въ сей Табели, лишь бы, въ первомъ случаѣ, общее число мастеровыхъ не превышало 238, а во второмъ, назначеніе высшей платы большему числу мастеровыхъ вело къ сокращенію числа ихъ вообще и къ удешевленію заводскихъ издѣлій.

Наемъ *временныхъ* мастеровыхъ и рабочихъ, необходимыхъ для завода, въ дополненіе къ постояннымъ, производится на основаніи правилъ, утвержденныхъ на сей предметъ Адмиралтействъ-Совѣтомъ 30 Ноября 1860 года. Плата этимъ мастеровымъ и рабочимъ опредѣляется на точномъ основаніи 2 и 3 статьи циркуляра Кораблестроительняго Департамента, отъ 13 Декабря 1860 года за № 19, при которомъ означенныя правила распубликованы. При этомъ наблюдается, чтобы разница въ платѣ однимъ мастеровымъ и рабочимъ отъ другихъ, близко подходящимъ другъ къ другу, по искусству, усердію или благонадежности, не была менѣе 5 коп. сер., ибо дознано опытомъ, что слишкомъ большое разнообразіе въ величинѣ заработной платы, въ окончательномъ результатѣ, ведетъ къ переплатамъ, да и отчетность чрезъ это слишкомъ усложняется.

Означеннымъ правиламъ 30 Ноября 1860 года и циркуляру за № 19, при которомъ они были распубликованы, подчинены также, на основаніи 1 § Положенія о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода, *эти мастеровые и рабочіе*, во всемъ, что касается *до порядка найма, производства платы, взысканій и прочихъ отношеній между ими и заводоуправленіемъ*.

Важнѣйшимъ личнымъ преимуществомъ, изъ числа дарованныхъ означеннымъ Положеніемъ *постояннымъ мастеровымъ и рабочимъ*, а также *ученикамъ* Кронштадтскаго Пароходнаго Завода конечно слѣдуетъ считать предоставленное имъ право получать достаточныя пенсіи, на счетъ завода, въ случаѣ полученія ранъ или увѣчья на казенной работѣ.

Таковыя пенсіи предположено производить въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Кому.	Разряды пенсій.				
	1.	2.	3.	4.	5.
	Лишившимся зрѣнія.	Лишившимся жизни, или двухъ членовъ, или получившимъ такую рану, увѣчье или другаго рода поврежденіе въ организмѣ, которыя требуютъ постояннаго ухода за увѣчнымъ посторонняго лица.	Лишившимся одного члена, или получившимъ рану, увѣчье или другаго рода поврежденіе въ организмѣ, которыя хотя и лишаютъ возможности снискивать себѣ пропитаніе собственными трудами, но не требуютъ постояннаго ухода за увѣчнымъ посторонняго лица.	Получившимъ рану, увѣчье или другаго рода поврежденіе въ организмѣ, которыя, недозволяя оставаться въ работѣ на заводѣ, не отнимаютъ однакоже возможности снискивать пропитаніе собственными трудами, хотя въ малой степени.	Получившимъ увѣчье, рану, ушибы, ожоги и т. п. которыя, недозволяя оставаться въ работѣ на заводѣ, не отнимаютъ однакоже возможности снискивать пропитаніе собственными трудами, въ достаточной степени.
	Въ годъ.				
Мастеровому	140 р.	120 р.	80 р.	60 р.	40 р.

Кому.	Разряды пенсій				
	1.	2.	3.	4.	5.
Рабочему.	105—	90—	60—	45—	30—
Ученику.	70—	60—	40—	30—	20—

Пенсіи этихъ двухъ разрядовъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда пенсіонеръ не можетъ быть причисленъ къ числу лицъ *неизлечимо больныхъ*, назначаются *временно*, до выздоровленія.

Семейства пенсіонеровъ *трехъ первыхъ разрядовъ* имѣютъ право на полученіе, въ извѣстныхъ частяхъ, пенсій, производившихся самимъ пенсіонерамъ, если бракъ былъ совершенъ до полученія ими увѣчья или раны.

За тѣмъ еще бо́льшее обезпеченіе существованія семействъ мастеровыхъ и рабочихъ, а равно и ихъ самихъ, въ случаяхъ продолжительной болѣзни, старости и въ другихъ непредвидимыхъ обстоятельствахъ, будетъ зависѣть отъ успѣха, съ какимъ пойдетъ, отчасти зависящее отъ нихъ самихъ, составленіе *вспомогательной кассы*.

Не менѣе важнымъ, но болѣе общимъ, преимуществомъ, и въ которомъ заинтересована прямая польза самаго завода, есть разрѣшеніе содержать при заводѣ школу, для безплатнаго обученія закону Божію, чтенію, письму и ариѳметикѣ дѣтей мастеровыхъ и рабочихъ, или посылать ихъ учиться въ мѣстныя Приходское, Уѣздное или Портовое училище, а также предоставленное заводу право помѣщать лучшихъ изъ своихъ учениковъ въ техническія учебныя заведенія, съ платою, въ томъ и другомъ случаѣ, за ихъ обученіе, изъ суммы, отпускаемой заводу на его содержаніе и дѣйствіе (§§ 51 и 58 Положенія).

4) Заявленныя въ отчетѣ Департамента за 1861 годъ, на стр. 306—308, предположенія, относительно постепенной замѣны въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства казенныхъ мастеровыхъ наемными, были внесены на разсмотрѣніе Адмиралтействъ-Совѣта 22 Іюня.

Въ докладѣ подробно были изложены соображенія, заставляющія, *во первыхъ*, имѣть въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства, кромѣ *временно-нанимаемыхъ*, еще и *постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ*, и сихъ послѣднихъ преимущественно для сторожевой и полицейской службы, но тѣхъ и другихъ, по возможности, въ самомъ ограниченномъ числѣ; *во вторыхъ*—приступить къ преобразованію Рабочихъ экипажей нынѣ же, не дожидаясь ихъ самоупраздненія, какъ нѣкоторые полагали; и *въ третьихъ*—воспользоваться лучшими мастеровыми сихъ экипажей, для образованія изъ нихъ, на первое время, кадръ будущихъ постоянныхъ наемныхъ мастеровыхъ Морскаго вѣдомства, съ подчиненіемъ этихъ людей всѣмъ условіямъ и преимуществамъ положенія о наемныхъ мастеровыхъ, за исключеніемъ права оставлять службу по собственному желанію, дабы, положивъ такимъ образомъ начало полнаго свободнаго труда въ адмиралтействахъ Морскаго вѣдомства лучшими по искусству и нравственной благонадежности людьми изъ рабочихъ экипажей, дать то же направленіе будущимъ постояннымъ наемнымъ мастеровымъ этого вѣдомства.

При докладѣ представлены были проэкты: Высочайшаго повелѣнія объ упраздненіи Морскихъ Рабочихъ экипажей; *табели* о числительности кадръ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Морскаго вѣдомства, изъ нижнихъ чиновъ сказанныхъ экипажей; и *правилъ* объ управленіи этими кадрами, съ *объяснительными записками* къ каждому изъ этихъ трехъ проэктовъ.

Одобривъ эти проэкты, Адмиралтействъ-Совѣтъ предоставилъ г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ повергнуть оные на Высочайшее Его Императорскаго Величества утвержденіе.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, въ 8 день Октября 1862 г., согласно съ положеніемъ Адмиралтействъ-Совѣта, Высочайше повелѣть соизволилъ:

1) Морскіе Рабочіе экипажи упразднить, а вмѣсто нижнихъ чиновъ сихъ экипажей имѣть въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства *постоянныхъ наемныхъ мастеровыхъ и рабочихъ*, распространивъ на нихъ Высочайше утвержденное 2 Іюля сего года Положеніе о таковыхъ же мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода; вслѣдствіе чего это Положеніе, обобщенное въ своей редакціи, будетъ

общимъ положеніемъ для постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Морскаго вѣдомства, по кораблестроительной части.

2) Военныхъ и гражданскихъ чиновъ, находящихся въ составѣ Рабочихъ экипажей, за исключеніемъ тѣхъ, которыхъ признано будетъ нужнымъ оставить на службѣ въ Морскомъ вѣдомствѣ—въ кадрахъ ли постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, или въ другихъ командахъ и учрежденіяхъ, уволить отъ службы, или оставить за штатомъ, или зачислить по резервному флоту, съ предоставленіемъ имъ правъ и преимуществъ, которыя дарованы были лицамъ Морскаго вѣдомства, на основаніи Высочайшихъ повелѣній 21 Декабря 1859 г., 8 Февраля и 23 Мая 1860 года.

3) Изъ нижнихъ чиновъ Рабочихъ экипажей, лучшихъ людей, по искусству и нравственной благонадежности, обратить въ число постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Морскаго вѣдомства, *сравнивъ ихъ во всемъ съ вольнонаемными*, т. е. подчинивъ ихъ вполнѣ вышеупомянутому Положенію, за исключеніемъ права оставлять службу по собственному желанію, впредь до выслуги ими сроковъ обязательной службы, но съ сохраненіемъ за ними правъ: 1) оставаться въ госпиталяхъ до выздоровленія и въ тѣхъ случаяхъ, когда болѣзнь не есть прямое слѣдствіе заводскихъ или адмиралтейскихъ занятій; 2) пользоваться преимуществами отставныхъ нижнихъ чиновъ, на общемъ основаніи, по выслугѣ ими сроковъ обязательной службы; и 3) получать денежныя пособія на дѣтей, въ замѣнъ провіантскаго довольствія и сиротскихъ денегъ, на существующемъ нынѣ основаніи.

4) Изъ этихъ людей образовать кадры постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Морскаго вѣдомства: въ портахъ: С.-Петербургскомъ, Кронштадтскомъ, Ревельскомъ, Свеаборгскомъ, Николаевскомъ (на Черномъ морѣ) и Астраханскомъ, а также въ Колпинѣ, для Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, сообразно съ утвержденными вмѣстѣ съ тѣмъ: *табелью* о числительности и составѣ этихъ кадръ и *правилами* объ управленіи оными, въ томъ размѣрѣ, относительно числа мастеровыхъ и рабочихъ по каждому изъ упомянутыхъ портовъ и заводовъ, въ какомъ, по ближайшему усмотрѣнію Капитановъ надъ портами и Начальника заводовъ и съ утвержденія въ портахъ: Главныхъ Командировъ и Командировъ портовъ, а по Адмиралтейскимъ Ижорскимъ заводамъ Директора Кораблестроительнаго Департамента, дозволятъ суммы, назначенныя въ табели на произ-

водство платы мастеровымъ и рабочимъ, за отнесеніемъ на эти же суммы расходовъ по производству жалованья и пособій тѣмъ чинамъ упраздняемыхъ Рабочихъ экипажей, которые будутъ уволены отъ службы, оставлены за штатомъ или зачислены по резервному флоту.

5) Находящіеся въ Рабочихъ экипажахъ кандидаты, а равно нижніе чины, пользующіеся особыми правами за выдержаніе экзамена и состоящіе на вторичной службѣ, могутъ быть назначены въ число постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Морскаго вѣдомства только по собственному ихъ желанію, и если будутъ удостоены къ тому начальствомъ; въ противномъ случаѣ, они должны быть уволены въ отставку, съ распространеніемъ на нихъ, относительно права на пенсію и другихъ преимуществъ, Высочайшаго повелѣнія по этому предмету, изъясненнаго въ приказѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, отъ 27 Декабря 1860 года за № 147.

6) *За тѣмъ* изъ остальныхъ нижнихъ чиновъ Рабочихъ экипажей: *однихъ*, а именно болѣе другихъ искусныхъ по тѣмъ мастерствамъ, по коимъ полагается имѣть мастеровыхъ на судахъ, перевести во Флотскіе экипажи для укомплектованія судовъ мастеровыми, съ тѣмъ, чтобы на будущее время Командиры судовъ были обязаны сами подготовлять мастеровыхъ, нужныхъ для ввѣренныхъ имъ судовъ, и для того, во время пребыванія судовъ въ портахъ, посылали бы, для обученія, въ адмиралтейскія и заводскія мастерскія, тѣхъ матросовъ, которые для сего будутъ ими избраны; а прочихъ обратить въ строевыя или нестроевыя команды Морскаго вѣдомства по указаніямъ Инспекторскаго Департамента Морскаго Министерства; и

7) Все вышеизложенное привести въ окончательное исполненіе къ 1 Января 1863 года. (Прик. Упр. Мор. Мин. 10 Октября за № 153).

При этомъ удостоилось Высочайшаго утвержденія и упомянутое въ 1-й статьѣ только что приведеннаго Высочайшаго повелѣнія *Положеніе о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Морскаго вѣдомства, по кораблестроительной части*, которое замѣнило собою отдѣльное, но вполнѣ сходное съ симъ положеніемъ, вышеупомянутое *Положеніе о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода*, на что и указано Кронштадтскому порту.

Слѣдовательно, все, что сказано въ 3 статьѣ настоящаго отдѣла о преимуществахъ, предоставленныхъ постояннымъ мастеровымъ и рабочимъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода, а также о подчиненіи ихъ, въ отношеніи порядка найма, производства платы, взысканій и прочихъ отношеній между ими и заводоуправленіемъ, относится въ равной мѣрѣ и къ постояннымъ мастеровымъ, рабочимъ и ученикамъ адмиралтействъ и Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ.

До настоящаго времени, постоянную рабочую силу адмиралтействъ Морскаго вѣдомства, а также Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ составляли *нижніе чины морскихъ Рабочихъ экипажей*.

Не только *казенные*, но и *частные горные заводы* имѣютъ правильно-организованную *постоянную* силу, и эта мѣра, не смотря на прекращеніе на заводахъ обязательнаго труда, не уничтожена, а напротивъ, упрочена дарованіемъ особыхъ преимуществъ тѣмъ мастеровымъ и рабочимъ, которые будутъ поступать въ заводскія работы на срокъ не менѣе трехъ лѣтъ.

С.-Петербургскіе частные литейно-механическіе заводы не имѣютъ такой постоянной силы, и хотя, по ихъ отзыву, они не встрѣчаютъ затрудненій въ наймѣ необходимаго для нихъ числа мастеровыхъ, но жалуются на малое число искусныхъ между ними и, въ особенности, на оставленіе ими заводовъ въ значительномъ числѣ въ лѣтнее время, для полевыхъ работъ.

Англійскія коронныя адмиралтейства до 1862 года имѣли почти исключительно однихъ *постоянныхъ* мастеровыхъ, которые всѣ пользовались правомъ на пенсію, не только за раны или увѣчья, но и за продолжительную службу. Только въ 1862 году, какъ можно заключать изъ рѣчи Лорда Паджета, произнесенной имъ при внесеніи на утвержденіе Парламента морскихъ смѣтъ на 1862—63 годы, Англійское Адмиралтейство рѣшило недостатокъ въ адмиралтейскихъ мастеровыхъ пополнять *временнымъ наймомъ*, принявъ, относительно *числительности кадра постоянныхъ мастеровыхъ*, число ихъ, бывшее въ 1851 году.

Но, сокращая постоянную рабочую силу своихъ адмиралтействъ, Англійское Адмиралтейство, въ то же время, предложило на разрѣшеніе Коммиссіи, ревизовавшей адмиралтейства, слѣдующій вопросъ:

«Должно ли оставаться при настоящей системѣ, дозволяющей

имѣть въ мастерскихъ, дѣйствующихъ паромъ (*), однихъ лишь наемныхъ людей, или не окажется ли болѣе выгоднымъ всѣхъ мастеровыхъ этихъ мастерскихъ, или хотя только нѣкоторыхъ, *опредѣлить въ службу*, чтобы дать имъ право на пенсію за долговременную службу?»

Вопросъ этотъ рѣшенъ Коммиссіею такъ:

«Обративъ на этотъ важный вопросъ особенное вниманіе, и имѣя въ виду, что въ настоящее время пароходные заводы составляютъ существенную часть кораблестроительныхъ учрежденій, Коммиссія видитъ совершенную необходимость въ томъ, чтобы люди, работающіе на этихъ заводахъ, были признаны состоящими въ государственной службѣ, въ одинаковой степени съ адмиралтейскими мастеровыми, и не находитъ никакихъ основательныхъ причинъ къ отказу въ этомъ, лишь бы только не пострадали отъ того выгоды заводовъ.»

Извѣстно также, что и въ адмиралтействахъ Даніи имѣются *постоянные мастеровые*, и Коммиссія, ревизовавшая тамошнее Морское Управленіе въ 1861 году, не предложила упразднить эту силу, но только потребовала уменьшенія оной, въ такой мѣрѣ, чтобы по крайней мѣрѣ *четвертая* часть общаго числа адмиралтейскихъ мастеровыхъ и рабочихъ состояла изъ *временно-нанимаемыхъ*.

Вотъ свѣдѣнія, какія Департаментъ могъ представить въ подтвержденіе мнѣнія о необходимости имѣть въ Морскомъ вѣдомствѣ *постоянную рабочую силу*, вполнѣ раздѣляя убѣжденіе, что постоянные мастеровые и рабочіе должны составлять *не всю ту ручную рабочую силу*, которая, время отъ времени, требуется для адмиралтействъ и заводовъ, а *только часть оной*, такъ сказать, *ея корень*.

Въ отношеніи нетолько *пользы*, но и *необходимости* имѣть въ адмиралтействахъ, кромѣ временно-нанимаемыхъ, нѣкоторое число *постоянныхъ рабочихъ*, находимъ подтвержденіе въ правилахъ, коимъ слѣдуютъ въ этомъ отношеніи частные заводчики, и въ предположеніяхъ той же вышеупомянутой Коммиссіи, ревизовавшей англійскія коронныя адмиралтейства (**), на томъ основаніи, что, *во-первыхъ*, для исполненія по адмирал-

(*) Пароходныхъ заводовъ.

(**) §§ 262, 263, 421, 649, 650 и 736 донесенія Коммиссіи.

тействамъ сторожевой и полицейской службы нужны люди, которые были бы извѣстны адмиралтействамъ съ благонадежной стороны, а *во-вторыхъ*, употребленіе на эту службу *мастеровыхъ*, какъ это было до сихъ поръ съ нижними чинами Рабочихъ экипажей, при наемномъ трудѣ было бы нетолько крайне невыгодно въ денежномъ отношеніи, но и физически невозможно, ибо послѣ 10 часовой непрерывной и усердной работы, которую слѣдуетъ требовать отъ мастероваго ежедневно, ему нуженъ отдыхъ.

Что касается до числительности кадръ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ адмиралтействъ и Ижорскихъ заводовъ, то на первое время признано полезнымъ предоставить портамъ и заводамъ право оставить въ числѣ таковыхъ мастеровыхъ и рабочихъ всѣхъ тѣхъ нижнихъ чиновъ Рабочихъ экипажей, которые будутъ сего заслуживать, *по своему искусству и нравственной благонадежности*, въ томъ однако же числѣ, въ какомъ позволятъ суммы, назначенныя по табели на производство имъ платы.

Эти суммы опредѣлены по каждому порту и заводамъ, сообразно общей суммѣ, какая могла быть обращена на содержаніе постоянной рабочей силы Морскаго вѣдомства, и тому числу нижнихъ чиновъ Рабочихъ экипажей, которое могло выходить на работу въ 1863 году, при томъ неполномъ наличномъ составѣ сихъ экипажей, въ которомъ они находились бы къ 1 Января 1863 года.

Цифра этой общей суммы есть та самая, которая по смѣтамъ Коммиссаріатскаго и Кораблестроительнаго Департаментовъ была ассигнована на содержаніе Рабочихъ экипажей въ 1862 году, т. е. въ послѣдній годъ ихъ существованія. Она составляетъ 864.000 руб. сер.

Общее число мастеровыхъ и рабочихъ, опредѣленное табелью, простирается до 3.917 человѣкъ. Это число менѣе того числа нижнихъ чиновъ Рабочихъ экипажей, которое могло бы выходить на работу въ 1863 году, на 1.137 человѣкъ. Но эта разница не составляетъ ничего существеннаго, такъ какъ всѣми признано, что двое мастеровыхъ или рабочихъ, получающихъ вознагражденіе, соразмѣрное ихъ труду, въ бо́льшемъ числѣ случаевъ всегда замѣнятъ *трехъ* человѣкъ, состоящихъ на казенномъ положеніи. Такимъ образомъ, порты, имѣя въ своихъ кадрахъ 3.917 человѣкъ, могутъ смѣло разсчитывать, что, по

количеству труда, который можно требовать отъ этихъ людей, они имѣютъ не менѣе того числа нижнихъ чиновъ Рабочихъ экипажей, которое дѣйствительно находилось бы у нихъ на работѣ въ 1863 году.

Судя по отзывамъ, которые получаются отъ мастеровъ и судостроителей С.-Петербургскаго порта, объ усердіи къ труду кадровыхъ мастеровыхъ изъ нижнихъ чиновъ Рабочихъ экипажей, можно смѣло сказать, что упомянутое выше отношеніе свободнаго труда къ обязательному скорѣе уменьшено, чѣмъ увеличено.

Хотя въ табели мастеровые раздѣлены на пять разрядовъ и каждому разряду опредѣлена плата, но эти цифры не могутъ и не должны служить нормою, за которую не слѣдовало бы переходить, такъ какъ опредѣленіе платы каждому мастеровому, сообразно единственно его искусству, *признано полезнымъ и совершенно необходимымъ* предоставить непосредственному усмотрѣнію Капитановъ надъ портами и Начальниковъ заводовъ, какъ хозяевъ этихъ учрежденій, ибо уменьшеніе и увеличеніе платы мастеровымъ и рабочимъ представляется самымъ дѣйствительнымъ и, въ то же время, единственнымъ средствомъ побужденія ихъ къ труду.

Впрочемъ, это право обусловлено тѣмъ же ограниченіемъ, которое постановлено въ семъ отношеніи по Кронштадтскому Пароходному заводу, а именно, чтобы расходы на производство платы постояннымъ мастеровымъ и рабочимъ по каждому порту и заводамъ не превышали суммы, опредѣленной на этотъ предметъ табелью, а назначеніе высшей платы бо́льшему числу мастеровыхъ и рабочихъ вело къ сокращенію числа ихъ вообще.

Завѣдываніе кадрами постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, на первое время, впредь до образованія изъ наемныхъ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ по каждому порту и заводамъ *Товариществъ и Попечительныхъ о нихъ Приказовъ*, признано необходимымъ поручить въ главныхъ портахъ особымъ лицамъ; во второстепенныхъ—одному изъ служащихъ въ сихъ портахъ по кораблестроительной части, по ближайшему усмотрѣнію начальниковъ сихъ портовъ и станцій; а на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ — одному изъ Помощниковъ Начальника сихъ заводовъ.

Весь личный составъ, *собственно для управленія кадрами*, безъ исполненія другихъ обязанностей, *четырехъ* главныхъ пор-

товъ: С.-Петербургскаго, Кронштадтскаго, Николаевскаго и Астраханскаго; двухъ *второстепенныхъ*: *Ревельскаго* и *Свеаборгскаго*, и кадромъ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ состоитъ изъ 39 лицъ, въ томъ числѣ:

Завѣдующихъ кадрами	4
Ихъ помощниковъ	3
Коммиссаровъ	5
Врачей	5
Фельдшеровъ	22

Содержаніе ихъ, вмѣстѣ съ незначительными столовыми деньгами (120 и 150 руб.), назначенными лицамъ, которыя будутъ завѣдывать постоянными мастеровыми и рабочими въ Ревелѣ, Свеаборгѣ и въ Баку, будетъ простираться до 21.098 р. 54 к.

Сверхъ того:

На наемъ писарей и на канцелярскіе матеріалы по управленію кадрами	6.064 — 46 —
На наемъ вахтеровъ, а также писарей и на содержаніе трехъ офицеровъ по управленію Адмиралтейскими Ижорскими заводами	6.875 — » —
Итого.	34.038 р.

Остальные же 829.962 р. изъ 864.000 р. с., назначенныхъ на содержаніе кадръ, положены собственно на производство платы постояннымъ мастеровымъ и рабочимъ.

Согласно съ §§ 50 и 92 Общаго Образованія Управленія портами, а также съ 3 § Высочайше утвержденныхъ 5 Декабря 1806 года правилъ объ управленіи Адмиралтейскими Ижорскими заводами, постоянные мастеровые и рабочіе, въ кадрахъ служащіе, а равно и всѣ служащіе въ оныхъ, подчинены: въ портахъ и на станціяхъ Капитанамъ надъ портами и Начальникамъ станцій, по принадлежности; а на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ—Начальнику сихъ заводовъ.

Правила объ управленіи кадрами изложены подробно, съ тою цѣлью, чтобы обстоятельнѣе ознакомить чиновъ кадръ съ ихъ обязанностями и вполнѣ уяснить внутренній порядокъ управленія кадрами; денежная часть, какъ и вездѣ, обусловлена веденіемъ шнуровыхъ книгъ по формамъ, *по возможности*, упрощеннымъ и соглашеннымъ съ формами денежныхъ книгъ, кои

велись въ Рабочихъ экипажахъ, и съ формами, приложенными къ правиламъ денежнаго счетоводства по Морскому вѣдомству.

Самыя правила проэктированы Коммиссіею изъ Командировъ трехъ бывшихъ Рабочихъ экипажей С.-Петербургскаго порта, подъ предсѣдательствомъ Капитана надъ этимъ портомъ, и соглашены, *по возможности*, съ порядками, кои были наблюдаемы въ Рабочихъ экипажахъ, въ отношеніи ихъ хозяйства.

Мнѣнія прочихъ портовъ, *относительно управленія кадрами*, заключались единственно въ убѣжденіи, что для пользы самаго дѣла, оно должно быть подведено подъ самую несложную форму, такъ какъ въ кадрахъ не должно быть ни казенной обмундировки, ни сопряженныхъ съ нею арматурныхъ списковъ, ни казеннаго продовольствія, съ большимъ числомъ шнуровыхъ книгъ экипажнаго хозяйства, ни отчетныхъ вѣдомостей и проч.

Справедливость требуетъ упомянуть, *во-первыхъ*, что въ производствѣ Департаментомъ дѣла объ упраздненіи Морскихъ Рабочихъ экипажей принималъ дѣятельное участіе Командиръ бывшаго 1-го Рабочаго экипажа, Капитанъ 1 ранга *Вейсъ 1-й*, практическія замѣчанія и совѣты котораго весьма полезны были дѣлу; и, *во-вторыхъ*, что Департаментъ не затруднился ходатайствовать объ окончательномъ переводѣ адмиралтействъ и заводовъ Морскаго вѣдомства, по кораблестроительной части, съ обязательнаго труда на свободный съ 1863 года, потому что имѣлъ въ виду, что съ того же времени въ означенныхъ учрежденіяхъ будетъ введена новая матеріальная отчетность Капитана 1 ранга *Жандра*, исполненіе правилъ которой достаточно обезпечиваетъ Морское вѣдомство, между прочимъ, и въ томъ, что учетъ мастеровыхъ и рабочихъ будетъ производимъ надлежащимъ образомъ.

Хотя со времени учрежденія кадръ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ прошло еще не много времени, но уже имѣются удостовѣренія, что эта мѣра оправдала ожиданія и въ томъ отношеніи, что, съ переводомъ адмиралтействъ съ обязательнаго труда на свободный, имущество оныхъ будетъ болѣе обезпечено отъ расхищенія. Такъ Капитанъ надъ Астраханскимъ портомъ свидѣтельствуетъ, что постоянные рабочіе порта, избранные изъ нижнихъ чиновъ упраздненнаго 10 рабочаго экипажа, употребляемые для сторожевой службы, оказываются лучшими часовыми и въ портѣ воровство прекратилось.

Вообще же замѣчено, что принятый къ строенію матеріалъ, но не употребленный въ тотъ же день въ дѣло, остается нетронутымъ, какъ бы ни былъ незначителенъ въ своихъ размѣрахъ, тогда какъ въ прежнее время весьма часто оказывалось противное.

5) Со введеніемъ новой матеріальной отчетности на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ, найдено неудобнымъ производить ученикамъ сего завода вознагражденіе, кромѣ денегъ, провіантомъ и одеждою въ натурѣ, какъ это опредѣлено было правилами объ ихъ пріемѣ. А какъ эти правила предоставляли ученикамъ завода почти тѣ же преимущества, которыя дарованы ученикамъ мастерскихъ адмиралтействъ и прочихъ заводовъ Морскаго вѣдомства, но по которымъ вознагражденіе за посильные труды учениковъ назначено исключительно деньгами, *поденно* (отч. Деп. за 1860 г. стр. 195), то, по представленіи о семъ Адмиралтействъ-Совѣту, журналомъ Совѣта 6 Іюня 1862 г. ст. 22.571 разрѣшено: правила, утвержденныя Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ и объявленныя въ циркулярѣ Кораблестроительнаго Департамента отъ 26 Ноября 1860 г. № 17, объ ученикахъ Адмиралтейскихъ мастерскихъ и Ижорскаго завода распространить на учениковъ Кронштадтскаго Пароходнаго завода (ц. Д. 18 Іюня 1862 г.№12).

6) Въ числѣ постоянныхъ рабочихъ С.-Петербургскаго порта признано полезнымъ имѣть нѣкоторое число старшинъ, съ высшею противу ихъ товарищей платою, и съ званіемъ *Старшинъ-Надзирателей*, для исполненія по здѣшнимъ адмиралтействамъ тѣхъ полицейскихъ обязанностей, которыя въ англійскихъ адмиралтействахъ лежатъ на тамошнихъ констебляхъ.

Относительно ихъ обязанностей указаны правила, о коихъ имѣются надлежащія свѣдѣнія ниже, въ XI отдѣлѣ настоящаго отчета, въ статьѣ объ *инструкціяхъ* вообще.

Старшины-Надзиратели избираются завѣдующимъ кадромъ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ С.-Петербургскаго порта, подъ личною его отвѣтственностью за выборъ, и, на первое время, изъ извѣстныхъ ему своею честностію и распорядительностію благонадежныхъ нижнихъ чиновъ упраздненныхъ Рабочихъ экипажей, и притомъ грамотныхъ, а въ случаѣ недостатка таковыхъ людей въ этихъ экипажахъ—прямо изъ постороннихъ людей, удовлетворяющихъ означеннымъ условіямъ.

Находясь въ составѣ кадра, они, наравнѣ съ прочими чинами кадра, подчинены завѣдывающему кадромъ, состоятъ въ вѣдѣніи Капитана надъ портомъ и распредѣляются по адмиралтействамъ, для исполненія своихъ обязанностей.

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, одобривъ эту мѣру и доведя объ оной до Высочайшаго свѣдѣнія, приказалъ объявить объ этомъ распоряженіи по Морскому вѣдомству: для исполненія по С.-Петербургскому порту и для примѣненія, по возможности и по ближайшему усмотрѣнію мѣстнаго начальства, въ прочихъ портахъ и заводахъ Морскаго вѣдомства, что и исполнено циркуляромъ Департамента отъ 29 Декабря 1862 г. № 19.

7) Вмѣстѣ съ упраздненіемъ Морскихъ Рабочихъ экипажей необходимо было опредѣлить основанія, на коихъ должны быть оставлены въ Морскомъ вѣдомствѣ, и, въ случаѣ надобности, впредь принимаемы *питомцы Императорскаго С.-Петербургскаго Воспитательнаго Дома*.

Таковыхъ питомцевъ въ 1862 году состояло на лицо въ 1, 2, 3 и 6 Рабочихъ экипажахъ 224 мальчика.

Правила о пріемѣ питомцевъ въ Рабочіе экипажи, *для обученія разнымъ мастерствамъ*, Высочайше утверждены 9 Іюня 1844 года.

На основаніи этихъ правилъ, тѣ питомцы С.-Петербургскаго Воспитательнаго Дома, которые, по тѣлеснымъ недостаткамъ, препятствующимъ строевой службѣ, не могутъ поступать во флотъ, *принимаемы были* въ Морскіе Рабочіе экипажи, *для доставленія имъ возможности научиться ремесламъ, полезнымъ въ гражданскомъ быту* (§ 1). Въ Рабочихъ экипажахъ питомцы: распредѣлялись по мастерствамъ, *наиболѣе употребительнымъ въ гражданскомъ быту*, оставались не менѣе 6 и не болѣе 8 лѣтъ, несли службу и пользовались содержаніемъ наравнѣ съ нижними чинами сихъ экипажей (§§ 3, 4, 5, 6 и 7); по истеченіи же упомянутыхъ сроковъ, были увольняемы отъ службы, при чемъ имъ предоставлялось право избрать родъ жизни по собственному желанію и быть приписанными къ обществу, безъ согласія самихъ обществъ; они освобождались, лично, отъ рекрутства и платежа податей, а на приписку къ обществу и на первое обзаведеніе при поступленіи въ цѣхъ, получали денежныя пособія, по опредѣленію С.-Петербургскаго Опекунскаго Совѣта (§§ 10, 12, 13 и 14).

Что́ для Морскаго вѣдомства необходимо имѣть учениковъ въ адмиралтейскихъ и заводскихъ мастерскихъ, тому новымъ подтвержденіемъ можетъ служить публикованное въ началѣ 1862 г. въ Датскихъ газетахъ донесеніе Коммиссіи, которой поручено было обревизовать порты и вообще всѣ учрежденія тамошняго морскаго вѣдомства.

Въ этомъ донесеніи, Коммиссія, требуя уменьшенія числа *постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ*, ходатайствовала *о предоставленіи адмиралтейскимъ мастерскимъ свободнаго пріема учениковъ, на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и въ частной промышленности.*

Несомнѣнно и то, что чѣмъ значительнѣе будетъ число адмиралтейскихъ учениковъ, тѣмъ больше будетъ такихъ мастеровыхъ, въ которыхъ порты и заводы имѣютъ надобность, а слѣдовательно, наемъ сихъ мастеровыхъ будетъ и легче и дешевле, а работа и лучше и успѣшнѣе и, наоборотъ, чѣмъ меньше мастеровыхъ, знающихъ свое дѣло, тѣмъ они дороже.

Такъ, въ преніяхъ, бывшихъ въ Англіи 1½ года тому назадъ, о причинахъ, по коимъ значительно возвысилась задѣльная плата, увеличеніе оной плотникамъ и столярамъ относили, между прочимъ, къ тому обстоятельству, что въ теченіе послѣднихъ *десяти* лѣтъ частные промышленники сократили число учениковъ по этимъ мастерствамъ.

За всѣмъ тѣмъ, число адмиралтейскихъ и заводскихъ учениковъ не можетъ быть совершенно неограниченнымъ, ибо, для пользы самаго дѣла, оно должно быть строго соображаемо съ средствами мастерскихъ къ основательному обученію учениковъ (*).

Посему и въ правилахъ о пріемѣ учениковъ число ихъ по адмиралтействамъ и заводамъ не ограничено напередъ извѣстною цифрою, но опредѣленіе оной предоставлено ближайшему усмотрѣнію Капитановъ надъ портами и Начальниковъ заводовъ; въ отношеніи же *мастерствъ*, на заводахъ разрѣшено имѣть учениковъ по всѣмъ мастерствамъ, а въ адмиралтействахъ *только по тѣмъ, кои мало развиты въ частной промышленности.*

Послѣднее условіе, постановленное въ интересахъ Морскаго вѣдомства, противорѣчило упомянутому выше правилу, по ко-

(*) Ниже, въ извѣстіяхъ объ ученикахъ Николаевскаго порта, есть этому подтвержденіе.

торому питомцы С.-Петербургскаго Воспитательнаго Дома должны были быть обучаемы мастерствамъ, *наиболѣе употребительнымъ въ гражданскомъ быту.*

Другое существенное различіе между основаніями, на коихъ питомцы С.-Петербургскаго Воспитательнаго Дома поступали въ Рабочіе экипажи, а вольные ученики въ адмиралтейскія и заводскія мастерскія Морскаго вѣдомства, состояло въ томъ, что первыхъ обращали въ Рабочіе экипажи безъ ихъ согласія и заставляли оставаться въ оныхъ не менѣе шести лѣтъ, тогда какъ вторые поступаютъ добровольно и могутъ оставлять адмиралтейства и заводы во всякое время, когда пожелаютъ.

Это послѣднее правило даетъ, въ свою очередь, Морскому вѣдомству возможность не держать ни одного лишняго дня тѣхъ изъ учениковъ, которые оказываютъ слабые или посредственные успѣхи, тогда какъ, между питомцами С.-Петербургскаго Воспитательнаго Дома, оно, по необходимости, терпѣло таковыхъ, въ ущербъ казнѣ и другимъ, болѣе способнымъ мальчикамъ.

Ученики получаютъ плату только за тѣ дни, въ которые они бываютъ на работѣ, а питомцамъ производилось годовое содержаніе мастеровыхъ, безъ всякихъ вычетовъ.

Эти обстоятельства, а также и достаточное число мальчиковъ, являющихся къ поступленію въ число адмиралтейскихъ и заводскихъ учениковъ Морскаго вѣдомства, устраняли необходимость желать, чтобы неспособные къ морской службѣ питомцы С.-Петербургскаго Воспитательнаго Дома были, по прежнему, передаваемы въ это вѣдомство, для обученія мастерствамъ и притомъ такимъ, кои въ адмиралтействахъ и на заводахъ этого вѣдомства имѣютъ второстепенное значеніе.

С.-Петербургскій Воспитательный Домъ, съ своей стороны, не встрѣчалъ препятствія къ отмѣнѣ правила объ обращеніи нѣкоторыхъ изъ его питомцевъ въ Морское вѣдомство, для обученія мастерствамъ.

Вслѣдствіе сего, по всеподданнѣйшему докладу г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, въ 3 день Сентября 1862 г., Высочайше повелѣно:

«По случаю предстоящаго упраздненія Морскихъ Рабочихъ экипажей, въ отношеніи находящихся въ 1, 2, 3 и 6 изъ сихъ экипажей питомцевъ Императорскаго С.-Петербургскаго Воспитательнаго Дома, принять, согласно съ положеніями Адмирал-

тействъ-Совѣта и С.-Петербургскаго Опекунскаго Совѣта, слѣдующія мѣры:

1) Поступившихъ въ Рабочіе экипажи въ 1856 и 1857 годахъ, какъ пріобрѣвшихъ достаточныя знанія въ изучаемыхъ ими мастерствахъ, уволить изъ Морскаго вѣдомства нынѣ же, на основаніи Высочайше утвержденныхъ 9 Іюня 1844 года правилъ о пріемѣ сказанныхъ питомцевъ въ Рабочіе экипажи.

2) Остальнымъ предложить, для окончанія курса, остаться въ числѣ учениковъ адмиралтейскихъ и заводскихъ мастерскихъ Морскаго вѣдомства, на основаніи правилъ о таковыхъ ученикахъ, утвержденныхъ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ (*), съ тѣмъ, чтобы тѣ изъ питомцевъ, которые не изъявятъ на это желанія, были нынѣ же переданы въ распоряженіе С.-Петербургскаго Воспитательнаго Дома, а равно были препровождаемы въ Правленіе онаго и тѣ изъ питомцевъ сего Дома, которые, поступивъ въ число адмиралтейскихъ и заводскихъ учениковъ, будутъ подлежать увольненію изъ этого званія, по окончаніи курса или и ранѣе, вслѣдствіе болѣзни, нерадѣнія, дурнаго поведенія или неисправной явки на работу, сохранивъ за первыми всѣ права и преимущества, которыя, на основаніи вышеупомянутыхъ правилъ 9 Іюня 1844 года, были предоставляемы питомцамъ, при увольненіи ихъ изъ Рабочихъ экипажей, по истеченіи обязательнаго срока нахожденія ихъ въ этихъ экипажахъ.

3) Во вниманіе къ тому, что заработная плата, опредѣленная адмиралтейскимъ и заводскимъ ученикамъ Морскаго вѣдомства, соображена съ нуждами, соотвѣтствующими ихъ возрасту (отъ 14 до 19 лѣтъ); всѣ же находящіеся въ настоящее время въ Рабочихъ экипажахъ питомцы С.-Петербургскаго Воспитательнаго Дома, имѣютъ 20 и болѣе лѣтъ, а слѣдовательно, нуждаются въ средствахъ, нѣсколько большихъ противу первыхъ,— освободить ихъ отъ вычета за казенное помѣщеніе и производить имъ заработную плату въ слѣдующемъ размѣрѣ: принятымъ въ 1858 году по 55, въ 1859 по 40, въ 1860 по 35 и въ 1861 по 30 коп. сер., за каждый рабочій день, на общемъ основаніи.

4) На будущее время, обращать въ число учениковъ адми-

(*) Циркуляръ Кораблестроительнаго Департамента 26 Ноября 1860 г. № 17.

ралтейскихъ и заводскихъ мастерскихъ Морскаго вѣдомства, только тѣхъ изъ питомцевъ С.-Петербургскаго Воспитательнаго Дома, которые сами того пожелаютъ, на точномъ основаніи правилъ о таковыхъ ученикахъ.

5) Ближайшій надзоръ за сими питомцами, на основаніи 13 § правилъ 9 Іюня 1844 года, съ упраздненіемъ Рабочихъ экипажей, возложить, по принадлежности, на лицъ, которыя будутъ завѣдывать въ С.-Петербургѣ и на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ кадрами постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Морскаго вѣдомства (приказъ Упр. М. М. 9 Сентября № 132).

Изъ отчетовъ Капитана надъ С.-Петербургскимъ портомъ и Начальника Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ за 1862 годъ видно, что изъ числа вышеупомянутыхъ 224 питомцевъ С.-Петербургскаго Воспитательнаго Дома, въ числѣ учениковъ завода осталось 68, а въ мастерскихъ порта *ни одного*.

8) Въ дополненіе къ свѣдѣніямъ, имѣющимся въ отчетѣ Департамента за 1861 годъ, на стр. 301 и 302, объ успѣхѣ мѣры допущенія учениковъ въ адмиралтейскія и заводскія мастерскія, помѣщается вслѣдъ за симъ выписка, по этому предмету, изъ отчета Капитана надъ Николаевскимъ портомъ за 1862 годъ.

Въ отчетѣ сказано: «Нѣкоторые изъ первоначально поступившихъ учениковъ, въ теченіи 1862 года, оказали такіе успѣхи, что могутъ соперничать въ отдѣлкѣ вещей съ нѣкоторыми мастеровыми. Поэтому, въ опроверженіе мнѣнія, что съ упраздненіемъ Рабочихъ экипажей и выходомъ въ отставку казенныхъ мастеровыхъ, наши адмиралтейства много потеряютъ, должно сказать, что эти опасенія напрасны. Напротивъ, теперь, при свободномъ трудѣ, болѣе, чѣмъ когда либо, можно надѣяться, что адмиралтейства, въ непродолжительномъ времени, обогатятся вполнѣ искусными мастеровыми. Лучшимъ доказательствомъ этого предположенія можетъ служить то обстоятельство, что родители, узнавъ всю пользу отъ обученія ихъ дѣтей адмиралтейскимъ мастерствамъ, безпрерывно входятъ съ прошеніями о пріемѣ ихъ сыновей въ число учениковъ Николаевскаго адмиралтейства, *даже безъ платы*. Если бы средства мастерскихъ дозволяли имѣть неограниченное число учениковъ, то, по объявленіи объ этомъ, число ихъ возросло бы до 300. Достойно замѣчанія, что между настоящими учениками есть

дворяне, которые, преимущественно предъ другими, оказываютъ лучшіе успѣхи въ изученіи мастерствъ; одинъ же изъ учениковъ окончилъ курсъ въ Гимназіи».

Объ успѣхахъ, оказываемыхъ адмиралтейскими учениками въ изученіи мастерствъ, также свидѣтельствуетъ Капитанъ надъ Ревельскимъ портомъ. Онъ сообщаетъ, что нѣкоторые изъ учениковъ, находящихся въ мастерскихъ порта немного болѣе года, работаютъ нехуже мастеровыхъ; вообще же они прилежны

С.-Петербургскій портъ.	Кронштадтскій портъ (*).	Кронштадтскій Пароходный заводъ	Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.
П	**л**	**о**	**т**
Какъ русскіе такъ и финляндскіе мастеровые: отъ 50 к. до 1 руб., а указатель (1½ руг.	56 коп.	–	
В	**р**	**ы**	**з**
По тѣмъ же цѣнамъ, что и плотники.	56 коп.	–	——
П	**и**	**л**	**ь**
70, 75, 80 коп. и 1 руб. сер тѣмъ, которые распиливали бревна на палубныя доски, по способу эксперта Кауфмана.	56 коп.	——	——
К	**о**	**н**	**о**	**п**	**а**
Съ Августа до Октября по 80 коп.	73 коп.	——	——

(*) Цѣны средніе.

и исправно посѣщаютъ воскресные классы. Число желающихъ поступить въ ученики болѣе, чѣмъ сколько можетъ быть допущено, сообразно съ средствами мастерскихъ.

9) Согласно съ требованіемъ 1 пункта 70 § Общаго Образ. Управ. Морскимъ вѣдомствомъ, помѣщается ниже сего таблица, со свѣдѣніями о цѣнахъ, по коимъ нанимались мастеровые и рабочіе въ адмиралтейства и на заводы Морскаго вѣдомства въ 1862 году.

Ревельскій портъ.	Севастопольскій портъ	Николаевскій портъ.	Астраханскій портъ.
н	**и**	**к**	**и.**
——	50 коп. въ Маѣ.	Указатели по 1 р 15 к. мастеровые 60, 65 и 75 к.	70, 80 и 90 коп.
г	**а**	**с**	**ы.**
——	——		——
щ	**и**	**к**	**и.**
——	Въ Январѣ 40 к. Въ Февралѣ 75 к. Съ марта по Іюнь. 85 к.	——	По 6½ и 8 коп. съ рѣза (нитки).
т	**ч**	**и**	**к**	**и.**
——	——	1 руб. 50 коп.	——

С. Петербургскій портъ.	Кронштадтскій портъ.	Кронштадтскій Пароходный заводъ.	Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.
[illegible]	а	ч	т
—	60 коп	—	—
Ш	л	ю	п
—	64½ коп.	—	—
Б	л	о	к
—	73¾ коп.	—	—
С	т	о	л
—	76½ коп	—	Отъ 56 до 85 коп.
К	у		п
—	—	—	—
П	а р	у с н	и
—	32¾ коп	—	—
К	у	з	н
—	74½ коп.	Указатели: 1 р 75 к. и 2 руб. мастеровые: 65, 75, 90, к. 1 р., 1 р. 10 к., 1 р 20 к. и 1 р. 35 к	Отъ 44 до 85 к.

Ревельскій портъ.	Свеаборгскій портъ.	Николаевскій портъ.	Астраханскій портъ
о	в	[illegible]	е.
—	—	—	—
о	ч	н	ы е.
—	—	65, 75 и 80 коп.	—
о	в	[illegible]	е.
—	—	70, 75 и 80 коп.	—
я	р		ы.
—	—	65, 75, и 90 коп.	75, 85 коп. и 1 руб рѣщики по 80 коп
о	р		ы.
—	—	—	75 коп
к	и и	Ш в	е и.
—	—	—	Царусники 75 к. Швеи 35 коп
е		ц	ы.
Указатель за 300 руб. въ годъ.	Въ Январѣ. 60 коп. Въ февралѣ 75 коп. Съ Марта по Сентяб. 85 коп. Съ Августа по Декабрь включительно 95 коп.	60, 70 и 80 коп.	1 руб. 20 коп и 1 руб. 90 к.

С. Петербургскій портъ.	Кронштадтскій портъ.	Кронштадтскій Пароходный заводъ.	Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы.
С л е с			
Въ первой половинѣ Января, и съ половины Іюля до Октября по 1 руб. и 1 руб 15 коп.	74½ коп.	По тѣмъ же цѣнамъ что и вызнецы.	Отъ 56 коп. до 1 руб. 20 коп.
Т о к			
	—	—	—
М ѣ д и - и ж е л ѣ з о - к о т е л ь			
Котельщикъ одинъ на весь годъ, по 1 р. 15 к. въ день.	—	По тѣмъ же цѣнамъ, что и кузнецы.	Отъ 40 коп. до 1 руб.
Л и т е й			
—		По тѣмъ же цѣнамъ, что и кузнецы.	Отъ 40 коп. до 1 р. 25 коп.
М а ш и			
Одинъ, съ половины Февраля на остальное время года, по 1 р. 50 к. въ день	—	—	—

Ревельскій портъ.	Свеаборгскій портъ.	Николаевскій портъ.	Астраханскій портъ.
ѣ р ы			
—	—	70, 80 и 90 коп.	85 коп., 1 р. 10 коп., 1 р. 20 к. и 1 р. 90 коп.
а р и.			
—	—	—	1 р 1 р. 20 к.
щики и бранспойтовые.			
—	Въ Февралѣ 75 к. Съ Марта по Іюль 85 к. Въ Августѣ 95 к. Въ Сентябрѣ 85 к.	60, 70 и 80 к.	90, 95, коп., 1 р. 1 р. 5 к. и 1 р. 10 к.
щ и к и.			
—	—	70 и 80 коп.	75, 90 коп. и 1 руб. 20 коп.
н и с т ы.			
—	Въ Январѣ 80 и 70 к. Въ Февралѣ 75 к. Въ остальное время года 85 коп.	—	—

С. Петербургскій портъ.	Кронштадтскій портъ	Кронштадтскій Пароходный заводъ.	Адмиралтейскіе Инорскіе заводы
М о д е л'			
——	——	По тѣмъ же цѣнамъ, что и купцы.	——
П р я д и л			
——	——	——	——
По мастерствамъ: цинковальному, гал			
——	——	Указателя не принимались; мастеровые изъ по 75 коп. и по 1 руб. 20 коп. въ день.	По плющильному мастеру отъ 44 до 60 к.
Ч е р н о р			
35, 40, 45 и 50 коп. въ день.	44 коп.	50 и 60 коп.	——

Ревельскій портъ.	Свеаборскій портъ.	Николаевскій портъ.	Астраханскій портъ.
ъ щ и е и.			
——	——	90 коп., 1 р. 15 к. и 1 р. 32 коп.	1 руб., 1 р. 10 к. и 1 р. 20 коп.
ъ щ и к и.			
——	——	60 и 80 коп.	——
вапластическому и плющильному.			
—	——	——	——
а б о ч i е.			
55 коп.	32 коп. Средняя плата.	40 и 47 коп.	——

ОТДѢЛЪ IX.

О ДЕНЕЖНЫХЪ И МАТЕРІАЛЬНЫХЪ КАПИТАЛАХЪ ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ. (*)

1) **Обороты суммъ, ассигнованныхъ Департаменту.**

Въ прошломъ 1862 году движеніе денежныхъ капиталовъ было въ слѣдующемъ видѣ:

а) По финансовой смѣтѣ:

Оставалось къ 1 Января 1862 года:

Наличныхъ суммъ .	3.013.287 р. 26 к.	
Въ долгахъ за расходы, произведенные на счетъ общихъ остатковъ отъ смѣты Морскаго Министерства 1860 года. .	43.912 — 51 —	
		3.057.199 р. 77 к.
На 1862 г. ассигновано . . .		5.441.816 — 19 —
Итого въ приходѣ . .		8.499.015 — 96 —

Произведено расходовъ:

Изъ суммъ остаточныхъ на надобности прежняго до 1862 г. времени.	718.765 р. 60¾ к.
Изъ суммъ 1862 г. на предметы, смѣтою опредѣленные .	4.240.670 — 59½ —
На счетъ остатковъ смѣтныхъ суммъ Кораблестроительнаго Департамента	10.088 — 15 —
Всего въ расходѣ. .	4.969.524 р. 35¼ к.
За тѣмъ къ 1 Января 1863 г. въ остаткѣ	3.529.491 — 60¾ —

(*) Къ сему отдѣлу слѣдуютъ приложенія подъ №№ 12, 13 и 14.

Остатокъ этотъ предстоитъ къ расходу на платежи по неоконченнымъ еще операціямъ.

б) Капиталовъ, переданныхъ отъ Кораблестроительнаго Департамента въ Государственное Казначейство:

Въ отчетѣ за 1861 г. показано было денежныхъ суммъ, переданныхъ въ Государственное Казначейство, съ условіемъ возврата	308.186 р. 47¼ к.
Въ это число возвращено Департаменту, въ замѣнъ произведенныхъ расходовъ, упадающихъ на означенныя суммы:	
Въ 1861 году. 143.525 р. 4 к.	
— 1862 — 79.564 — 15 —	
	223.089 р. 19 к.
За тѣмъ къ 1 Января 1863 г. осталось въ Государственномъ Казначействѣ	85.097 р. 28¼ к.

Остатокъ сей необходимъ на выполненіе предстоящихъ расходовъ, упадающихъ на эти капиталы.

в) Суммъ подъ названіемъ неокладныхъ доходовъ:

Оставалось къ 1 Января 1862 года	1.392 р. 97½ к.
Вновь поступило	4.882 — 43¾ —
Итого . . .	6.275 — 41¼ —
Отослано по принадлежности.	4.293 — 80¼ —
Въ остаткѣ къ 1 Января 1863 года	1.981 р. 61 к.

Остатокъ сей подлежитъ къ отсылкѣ въ Государственный доходъ.

г) Суммъ экономическаго капитала:

Остаточныхъ отъ 1861 года . . .	114.505 р. 49 к.

Въ теченіи 1862 г. поступило. . . .	82.683 — 60 —	
		197.189 р. 90 к.
Изъ нихъ въ 1862 году произведено расходовъ		193.487 — 98½ —
За тѣмъ къ 1 Января 1863 года въ остаткѣ		3.701 — 10½ —

д) Суммъ на кораблестроительные запасы:

Остаточныхъ отъ 1861 г.	407.989 р. 72½ к.

Въ 1862 г. поступило:

а) Изъ Главнаго Казначейства ассигнованныхъ по смѣтѣ Министерства Государственныхъ Имуществъ по Лѣсному Департаменту на заготовленіе корабельныхъ лѣсовъ. . .	600.000 р.	
б) Отъ Лѣснаго Департамента назначенныхъ на тотъ же предметъ изъ лѣсныхъ его доходовъ.	75.000 —	
в) Отъ Коммерціи Совѣтника Кудрявцева и другихъ лицъ, за казенные дубовые лѣса, употребленные ими при постройкѣ судовъ съ подряда .	68.342 — 59¾ к.	
		743.342 р. 59¾ к.
Итого въ приходѣ.		1.151.332 — 32¼ —

Произведено въ 1862 году расходовъ:

На покупку прусскаго дуба . . .	61.750	р.	
На покупку курляндскаго дуба . .	46.733	— 85	к.
На покупку италіанскаго дуба . .	42.760	— 61¼	к.
На покупку сосноваго и еловаго лѣса.	169.380	— 73¾	—
На пріобрѣтеніе нагелей изъ американской акаціи . . .	435	— 67	—
Гондурасскаго краснаго дерева . . .	3.187	— 95	—
Тику	47.233	— 29	—
На желѣзное судостроеніе . . .	329.822	— 65¼	—
На выдачу содержанія эксперту и другіе предметы . .	4.400	— »	—
Перечислено въ суммы на содержаніе Департамента, на основаніи Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго 30 Октября 1861 года на усиленіе средствъ Департамента 1% съ 675 т. рублей . . .	6.750	р. »	—
Отпущено Главному Командиру Астраханскаго порта на пріобрѣтеніе въ портѣ лѣсовъ . .	7.000	р. »	—
	719.454	р. 76½	к.
За тѣмъ въ остаткѣ къ 1863 году—	431.877	р. 55¾	—

е) Запаснаго капитала Кронштадтскаго порта:

Къ 1 Января 1862 года остатка не было.

Расходы денежныхъ суммъ производились: смѣтныхъ, смотря по количеству суммы, или по распоряженію Департамента, или съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, а экономическаго капитала—съ Высочайшаго разрѣшенія, и въ расходахъ, опредѣленныхъ смѣтою 1862 года, по 1 Января 1863 года, дефицита не допущено.

2) **О долгахъ, числящихся по счетамъ Кораблестроительнаго Департамента.**

Къ 1 Января 1862 г. таковыхъ долговъ состояло . . . . . 370.814 р. 68 к.
Въ 1862 году вновь возникло на. 362.319 — $1\frac{1}{4}$ к.

Итого на. . . . 733.133 р. $69\frac{1}{4}$ к.

Въ 1862 году:
Пополнено на 321.816 р. $10\frac{1}{4}$ к.
Сложено со счетовъ . . . . 40.206 — $28\frac{1}{2}$ —

362.022 р. $38\frac{3}{4}$ к.

За тѣмъ къ 1 Января 1863 г. оставалось въ долгу. . . . . 371.111 р. $30\frac{1}{2}$ к.

Что касается до долговъ бывшаго Черноморскаго Управленія, то они не вошли въ счеты Департамента, потому что всѣ неоконченныя дѣла и счеты Черноморскаго Управленія за прежнее время, по 1861 г. включительно, переданы, для разбора, въ Высочайше учрежденную въ 1862 году въ Николаевѣ Коммиссію для окончанія дѣлъ Черноморскаго вѣдомства, за прежнее время.

3) **О матеріальномъ имуществѣ.**

Акты объ освидѣтельствованіи матеріальнаго имущества, по истеченіи 1861 года, доставлены отъ портовъ: С. Петербургскаго, Ревельскаго и Свеаборгскаго, а также съ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ.

Акты эти разсмотрѣны Департаментомъ, при чемъ сложено со счетовъ, на основаніи положенія о тратѣ:

Съ разрѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта (журн. 19 Декабря 1862 г. ст. 22.848) по С. Петербургскимъ Экипажескимъ магазинамъ и лѣсному содержанію на . . . 1.653 р. 16 к.

Съ разрѣшенія Директора Кораблестроительнаго Департамента:

По Ревельскому порту на . . . . . 140 р. 24¼ к.

— Свеаборгскому — — . . . . . 227 — 37½ к.

Потеря казны отъ перечисленія вещей изъ одного званія въ другое, *низшее*, исчислена была только по мастерствамъ С.-Петербургскаго порта; въ числѣ таковыхъ вещей заключались большею частію инструменты, употреблявшіеся при работахъ, и убытокъ отъ сего перечисленія, принятый на счетъ казны, журналомъ Адмиралтействъ-Совѣта, отъ 19 Декабря 1862 г. ст. 22.848, простирался на сумму . . . . . 9.509 р. 98¾ к.

Въ прочихъ портахъ акты Коммиссій, свидѣтельствовавшихъ матеріальное имущество въ магазинахъ и прочихъ портовыхъ содержаніяхъ, по истеченіи 1861 г., разсматривались въ мѣстныхъ управленіяхъ и по доставленнымъ свѣдѣніямъ оказывается:

ПО КРОНШТАДТСКОМУ ПОРТУ.

Оказалось въ неявкѣ матеріаловъ, сходящихъ въ законную трату, на . . . . . 1.005 р. 72¾ к.

Неявка эта принята на счетъ казны, съ разрѣшенія Главнаго Командира порта.

ПО АРХАНГЕЛЬСКОМУ ПОРТУ.

По случаю упраздненія въ Архангельскѣ военнаго порта, изъ находившагося въ ономъ матеріальнаго имущества по Кораблe-

строительной части, *отправлено* въ Кронштадтъ на 318.459 р. 82½ к.; *продано*, съ торговъ, на 34.241 р. 72 к. и передано новому управленію Портомъ на 16.178 руб. 5½ коп.

Въ отчетѣ Департамента за 1860 г. (стр. 205) изложенъ первоначальный ходъ дѣла объ оказавшейся въ томъ году по экипажескимъ магазинамъ Архангельскаго порта неявкѣ однихъ матеріаловъ и излишествѣ другихъ.

При окончательномъ разслѣдованіи дѣла найдено, что недостатокъ однихъ матеріаловъ превышаетъ излишество другихъ на. 18.015 р. 97¾ к. и въ томъ числѣ 12.301 пудъ чугуннаго баласта, на . . . . . 11.102 р. 97¼ к.

При обсужденіи дѣла въ Морскомъ Генералъ-Аудиторіатѣ принято было во вниманіе, что главнѣйшею причиною неявки въ имуществѣ было отсутствіе до 1858 года должнаго помѣщенія для матеріальнаго имущества порта, которое, съ самаго начала учрежденія въ Архангельскѣ *экипажескихъ магазиновъ*, не было приведено въ точную извѣстность (отч. Д-та 1860 г. стр. 206); что посему предположеніе, что чугунный баластъ утрачивался съ давняго времени, по мелочамъ, и безпорядки въ отчетности произошли неумышленно, оказывается вѣроятнымъ; и что собственно убытокъ, происходящій отъ неявки баласта, слѣдуетъ считать только въ 1230 р. 1 к., а не въ 11.102 р. 97¼ к., такъ какъ остальной баластъ, имѣвшійся въ портѣ, при упраздненіи онаго, по невозможности сбыта этого матеріала мѣстнымъ торговцамъ и по значительной стоимости перевозки въ порты Балтійскаго моря, уступленъ купцу *Молво* по 10 коп. сер. за пудъ.

По симъ основаніямъ, и согласно съ 80 ст. 1 кн. и 405 ст. 2 книги Св. Мор. Уголов. Постан., Морской Генералъ-Аудиторіатъ, между прочимъ, опредѣлилъ: убытокъ, происшедшій отъ неявки нѣкоторыхъ матеріаловъ, и преимущественно чугуннаго баласта, въ экипажескихъ магазинахъ Архангельскаго порта, всего на сумму 8.143 р. 1½ к., принять на счетъ казны.

Таковое опредѣленіе Морскаго Генералъ-Аудиторіата Высочайше утверждено 7 Января 1863 года.

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ ПОРТУ.

а) Акты Коммиссій, свидѣтельствовавшихъ матеріальное имущество, долженствовавшее быть на лицо къ 1 Января 1862 г. въ портахъ Николаевскомъ, Севастопольскомъ, а также въ Константиновскѣ, Сухумъ Кале и Поти разсмотрѣны и утверждены Главнымъ Командиромъ, при чемъ оказавшіеся въ неявкѣ матеріалы по Николаевскому Канатному заводу и тамошнимъ экипажескимъ магазинамъ, сходящіе по положенію въ трату, приняты на счетъ казны, всего на 282 р. 21¾ к.

б) При передачѣ Подполковникомъ *Лапинымъ* Капитану 2 ранга *Прокоповичу* экипажескихъ магазиновъ Николаевскаго порта, почти по всѣмъ сортамъ оказалась неявка матеріальнаго имущества, на значительную сумму. О приведеніи въ извѣстность причинъ оной, а равно и точной суммы, до которой таковая неявка простирается, назначена особая Коммиссія; дѣло же о неявкѣ, еще въ большемъ противу настоящаго количествѣ, при сдачѣ сказанныхъ магазиновъ Подполковнику *Лапину* ЭкипажмейстеромъМаіоромъ *Вережниковымъ*, передано во временную Коммиссію.

ПО АСТРАХАНСКОМУ ПОРТУ.

Все матеріальное имущество, остававшееся къ 1 января 1862 года въ экипажескихъ магазинахъ и прочихъ портовыхъ содержаніяхъ, простиралось на сумму 612.298 руб. 29¼ коп. и свидѣтельствовалось по истеченіи 1861 года Коммиссіею, назначенною по распоряженію Главнаго Командира порта, которая удостовѣрила, что имущество это, по освидѣтельствованіи ею, найдено на лицо и сохраняется въ должномъ порядкѣ, за исключеніемъ нѣкотораго количества матеріаловъ, сходящаго по положеніямъ въ трату. Акты Коммиссіи, о неявившихся матеріалахъ, разсмотрѣны были въ Конторѣ надъ портомъ, и оказалось, что неявки въ нѣкоторыхъ матеріалахъ послѣдовали отъ причинъ неизбѣжныхъ и въ количествахъ, допускаемыхъ положеніями въ трату на годичное храненіе матеріаловъ и припасовъ въ магазинахъ, а потому произшедшій отъ утраты оныхъ убытокъ, на сумму

349 руб. 29 коп., какъ не превышающій тратныхъ положеній, утвержденныхъ журналомъ Адмиралтействъ-Совѣта 1 Ноября 1846 года № 632 ст. 4.054, вслѣдствіе представленія Конторы надъ портомъ, съ разрѣшенія Главнаго Командира, принято на счетъ казны.

ПО СВЕАБОРГСКОМУ ПОРТУ.

Независимо отъ ежегоднаго свидѣтельства матеріальнаго имущества порта, на основаніи распоряженія о повѣркѣ судоваго имущества (Цир. Кораб. Д-та 4 Апрѣля № 7), произведено было Командиромъ Свеаборгскаго порта, внезапное освидѣтельствованіе имущества Кальбодегрундскаго плавучаго маяка и найдено на лицо, сполна, хранящимся въ должномъ порядкѣ.

4) О продажѣ имущества.

Въ 1862 году, по Кораблестроительной части продано имущества, по негодности къ дальнѣйшему употребленію:

По С. Петербургскому порту	. . .	не было.
— Кронштадтскому —	на . .	9.318 р. $91\frac{3}{4}$ к.
— Николаевскому —	— . .	10.628 — $69\frac{1}{2}$ —
— Астраханскому —	— . .	1.099 — 30 к.
— Ревельскому —	— . .	563 р. 55 к.
— Свеаборгскому	. . . .	765 — 82 к.
Итого на	. . .	22.476 р. $28\frac{1}{4}$ к.

5) О ссудахъ и пособіяхъ, сдѣланныхъ частнымъ лицамъ матеріалами и работою, съ уплатою ими издержекъ.

Въ теченіи 1862 года произведено таковыхъ ссудъ и пособій:

По С. Петербургскому порту на	187 р. $85\frac{1}{2}$ к.
— Кронштадтскому	4.007 — 88 —
— Архангельскому	83 — 84 —
— Николаевскому	3.586 — 54 —

По Севастопольскому порту на	485 р.	94	к.
— Астраханскому — —	5.520 —	43	—
— Бакинскому — —	437 —	11	—
— Ревельскому — —	243 —	9	—
— Свеаборгскому — —	264 —	40	—
Итого на	14.817 р.	9	к.

Примѣчаніе. Изъ числа мастеровыхъ, имѣющихся при Сухумъ-Кальской станціи, было употреблено для работъ по Кавказскому вѣдомству, *безвозмездно*, по приводѣ въ одинъ день, 2372 человѣка.

6) **Объ убыткахъ, принятыхъ на счетъ казны.**

На основаніи Общаго Образованія Морскаго Министерства статей 13 (п. 7), 37 и 43 (п. 4) и управленія портами ст. 27, принято на счетъ казны убытковъ по разнымъ случаямъ:

Съ разрѣшенія:

а) *Главныхъ Командировъ и Командировъ портовъ:*

По портамъ: Кронштадтскому на	119 р.	45	к.
— — Архангельскому —	1.057 —	97½	—
— — Николаевскому —	4.898 —	90½	—
— — Астраханскому —	2.473 —	16	—
— — Бакинскому —	1.217 —	74	—
— — Ревельскому —	72 —	42¾	—

б) *Директора Кораблестроительнаго Департамента.*

По С.-Петербургскому порту на	242 р.	88	к.
— Свеаборгскому — —	150 —	98½	—

в) *Съ Высочайшаго разрѣшенія, по опредѣленію Морскаго Генералъ-Аудиторіата.*

По Николаевскому порту, вслѣдствіе бывшаго въ портѣ пожара, на сумму, вмѣстѣ съ стоимостью сгорѣвшихъ зданій—	64.274 р.	5¼	к.
Итого на	74.507 —	57½	—

7) О финансовыхъ смѣтахъ Департамента на 1863 г.

Финансовыя смѣты Кораблестроительнаго Департамента, о доходахъ и расходахъ на 1863 годъ, составлены на основаніи новыхъ правилъ по сему предмету, Высочайше утвержденныхъ въ 22-й день Мая 1862 г.

Въ смѣту *доходовъ* внесено . . . . 100.123 р. 83 к.

Изъ нихъ:

Подлежащихъ къ обращенію въ Государственный доходъ. . . . . 37.349 — 83 —

Причисляемыхъ къ смѣтѣ расходовъ:

а) На постройку желѣзной плавучей баттареи «Не тронь меня» . . . . 61.774 р.

б) На содержаніе казенныхъ садовъ въ Николаевѣ . . . 1.000 —

62.774 — » —

100.123 — 83 —

Въ смѣту *расходовъ* внесено:

Постоянныхъ . . . . 7.902.868 р.
Временныхъ . . . . 362.821 —

8.265.689 — » —

Въ томъ числѣ предназначено:

1) На новое кораблестроеніе . . . . 3.869.923 р. 45½ к.
2) — ремонтъ судовъ и механизмовъ 1.979.285 — 49½ —
3) — плаваніе судовъ. . . . . 432.536 — » —
4) — устройство портовъ и заводовъ 590.639 — 5 —
5) — расходы, невходящіе въ означенныя категоріи, какъ то:

На запасы . . . . 620.850 р.

На административные и хозяйственные расходы по управленіямъ Кораблестроительнаго вѣдомства. 635.455 —

На перевозки и мелочные непредвидимые расходы	137.000	—	
		1.393.305 —	» —
Всего. . .		8.265.689 р.	» —

Въ общей смѣтной цифрѣ заключается суммъ, невходившихъ прежде въ Кораблестроительную смѣту:

а) На административные и хозяйственные расходы Департамента и портовыхъ управленій, за исключеніемъ суммъ, требовавшихся, въ дополненіе къ штатнымъ суммамъ, на наемъ механиковъ и мастеровъ, для береговыхъ учрежденій	462.940	р.	» к.
б) На металлы, доставлявшіеся отъ Министерства Финансовъ безденежно	1.065.593	—	» —
в) На лѣса, пріобрѣтавшіеся на счетъ суммъ отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ	675.000	—	» —
г) На содержаніе кадръ постоянныхъ мастеровыхъ, въ замѣнъ упраздненныхъ Рабочихъ экипажей, изъ 864.000 р. с. остальные, вносившіеся до сихъ поръ въ смѣту Коммиссаріат-			

скаго Департамента	778.647 — 84 —	
		2.982.180 р. 84¼ к.
д) На топливо, заготовляемое Комиссаріатскимъ Департаментомъ, согласно ст. 72 п. 2, Общаго Образованія Управленія Морскимъ Министерствомъ:		
Для Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ . . .	163.992 — 26 —	
Для Кронштадтскаго Пароходнаго завода	70.798 — 50 —	
Для мастерскихъ, состоящихъ въ разныхъ портахъ .	68.431 — 22½ —	
		303.221 — 98½ —
Итого		3.285.402 — 82¾ —
За исключеніемъ этой суммы, смѣта расходовъ Кораблестроительнаго Департамента на 1863 г. ограничивается цифрою		4.980.286 — 17¼ —
Общій же итогъ оной составляетъ .		8.265.689 р. —
Итогъ смѣты на 1862 годъ составлялъ цифру		5.441.816 — 19 —

Для сравненія смѣты 1863 г. съ смѣтою 1862 года, къ итогу сей послѣдней слѣдуетъ присовокупить:

а) Административные и хозяйственные расходы, составлявшіе въ 1862 г. . . . 507.393 р. 91¼ к.

б) Употреблявшіеся Коммиссаріатскимъ Департаментомъ на содержаніе упраздненныхъ Рабочихъ экипажей .	778.647	—	84¼ —
в) Ассигнуемые ежегодно на лѣсныя операціи . . .	675.000	—	» —
г) Стоимость металловъ, полученныхъ отъ Министерства Финансовъ натурою, а также деньги, назначенныя на заготовку оныхъ съ воли. .	743.834	—	17¾ —
д) Суммъ, оставшихся отъ ассигнованія по прежнимъ смѣтамъ, зачтенныхъ при составленіи смѣты на 1862 г.	903.218	—	30 —
	3.608.094	—	23¼ —

Что со смѣтною цифрою составитъ—9.049.910 р. 42¼ к.
По смѣтѣ же на 1863 годъ требуется—8.265.689 —

Слѣдовательно, средства Кораблестроительнаго Департамента на 1863 г. будутъ менѣе противу 1862 г. на. . . . 784.221 р. 42¼ к.

ОТДѢЛЪ X.

О ДЕНЕЖНОЙ И МАТЕРІАЛЬНОЙ ОТЧЕТНОСТИ.

1) До 1 Января 1863 года отчетность *о денежныхъ оборотахъ* Кораблестроительнаго Департамента, за 1862 годъ, сдана на ревизію въ Государственный Контроль, за время съ 1 Ян-

варя по 1 Іюня 1862 г. Замедленіе въ отсылкѣ оной въ ревизіонное учрежденіе произошло отъ особыхъ обстоятельствъ, уже устраненныхъ, а потому въ настоящее время отчетность представляется на ревизію съ такимъ успѣхомъ, что къ 15 Апрѣля 1863 г. можетъ быть достигнута въ этой обязанности Департамента та современность, которая требуется правилами денежнаго счетоводства.

2) **О матеріальной отчетности.**

О необходимости водворить въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства *правильную матеріальную отчетность* заявлено было въ отчетѣ Департамента за 1860 г. на стр. 267; при чемъ упомянуто было, что составленіемъ проэкта положенія таковой отчетности занятъ Вице-Директоръ Кораблестроительнаго Департамента, Капитанъ 1 ранга Жандръ.

Въ отчетѣ за 1861 г., на страницахъ 348—356 и 378—384, указаны: недостатки отчетности Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ; неудовлетворительное состояніе оной до 1862 г. на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ; принятыя по этому случаю мѣры, а также положеніе дѣла о составленіи проэкта положенія о новой матеріальной отчетности, при чемъ объяснены были *начала* и *система*, принятыя при проэктированіи этого положенія, а также *сущность* и *значеніе* самаго положенія.

По начертаніи правилъ счетоводства магазиновъ и работъ въ главныхъ портахъ, въ Февралѣ 1862 г., г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, имѣя въ виду, что о матеріальномъ счетоводствѣ по Морскому вѣдомству не было издано особыхъ правилъ, и существуютъ однѣ лишь частныя указанія относительно порядка веденія и ревизіи шнуровыхъ матеріальныхъ книгъ, изъ коихъ однако же нѣтъ возможности сдѣлать общаго вывода, который удостовѣрялъ бы Государственный Контроль въ правильности движенія и употребленія матеріальныхъ капиталовъ Морскаго вѣдомства,—разрѣшилъ означенныя правила ввести въ дѣйствіе на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ, который, по многосложности своихъ работъ, представляя наибольшее затрудненіе для счетоводства, давалъ возможность сдѣлать самое полное испытаніе практичности и пользы новой системы счетоводства.

Въ продолженіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ новая система счетоводства, подъ непосредственнымъ руководствомъ Капитана

1 ранга Жандра, была водворена на заводѣ бухгалтеромъ *Шульгинымъ*, который и доказалъ тѣмъ свое знаніе бухгалтерскаго дѣла, а потому съ нимъ, какъ сказано ниже, заключенъ контрактъ на служеніе въ Морскомъ вѣдомствѣ, въ званіи Главнаго Бухгалтера, по матеріальной отчетности Кораблестроительнаго вѣдомства.

Представленные въ Кораблестроительный Департаментъ полные отчеты по Кронштадтскому Пароходному заводу, за пять мѣсяцевъ 1862 года, свидѣтельствовали о пользѣ, какой можно ожидать отъ введенія этой системы по всему Кораблестроительному вѣдомству, какъ для учета употребляемыхъ на работы матеріаловъ и мастеровыхъ, такъ и для правильности производства работъ.

19 Іюля 1862 г. полный проэктъ положенія представленъ былъ г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ и, по предварительномъ сношеніи съ бывшимъ г. Государственнымъ Контролеромъ, внесенъ на разсмотрѣніе Адмиралтействъ-Совѣта.

Г. Генералъ-Адъютантъ Анненковъ, разсмотрѣвъ проэктъ во всей подробности и имѣя въ виду отзывъ Генералъ-Контролера Департамента Морскихъ отчетовъ, какъ о порядкѣ, въ которомъ ведется эта отчетность на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ, такъ и о томъ, что вліяніе оной на правильное, въ *хозяйственномъ отношеніи*, производство работъ и употребленіе матеріаловъ весьма много говорятъ въ пользу системы, избранной для настоящей отчетности, изъявилъ согласіе на неотлагательное приведеніе проэкта въ исполненіе, установленнымъ порядкомъ.

По разсмотрѣніи и одобреніи проэкта положенія Адмиралтействъ-Совѣтомъ, Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, въ 24 день Декабря 1862 года, Высочайше соизволилъ:

1) На утвержденіе проэкта Положенія о счетоводствѣ и отчетности портовыхъ магазиновъ, адмиралтействъ и заводовъ и введеніе его въ дѣйствіе, въ видѣ опыта, по Кораблестроительной части, въ портахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства, съ предоставленіемъ Управляющему Морскимъ Министерствомъ права, допускать, по соглашенію съ Государственнымъ Контролеромъ, тѣ дополненія и измѣненія сего Положенія, въ частностяхъ, которыя будутъ вызываемы при настоящемъ общемъ

примѣненіи его къ дѣлу, а также распространить дѣйствіе сего Положенія на другія хозяйственныя части Морскаго вѣдомства, коль скоро это признано будетъ полезнымъ и возможнымъ, съ тѣмъ, чтобы, по истеченіи трехъ лѣтъ дѣйствія этой отчетности, объ измѣненіяхъ и дополненіяхъ, кои въ оной признано будетъ необходимымъ сдѣлать, представлено было на окончательное утвержденіе установленнымъ порядкомъ; и

2) На введеніе новой отчетности въ портахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства постепенно, въ теченіе настоящаго 1863 года, начавъ нынѣ-же съ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Его Величествомъ одобрены и предварительныя распоряженія о введеніи этой отчетности на сихъ заводахъ.

Вмѣстѣ съ объявленіемъ сего Высочайшаго повелѣнія къ исполненію (пр. Упр. Мор. Мин. 30 Декабря 1862 г. № 185), предложено было приступить немедленно ко введенію новаго счетоводства, подъ руководствомъ Капитана 1 ранга Жандра.

Предоставляя испросить Высочайшее соизволеніе на введеніе сказанной отчетности въ дѣйствіе, Адмиралтействъ-Совѣтъ въ то же время разрѣшилъ: 1) заключить контрактъ съ Бухгалтеромъ *Шульгинымъ*, по принимаемой имъ на себя обязанности (въ званіи главнаго Бухгалтера по матеріальной отчетности Кораблестроительнаго вѣдомства); ввести сказанную отчетность, подъ руководствомъ Капитана 1 ранга Жандра, во всѣхъ портахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства, а также слѣдить за оною въ продолженіи трехъ лѣтъ; и 2) наемъ прочихъ бухгалтеровъ и конторщиковъ предоставить производить Капитану 1 ранга Жандру, по его усмотрѣнію, съ отчисленіемъ на сей предметъ 24.000 руб. сер. изъ смѣтныхъ суммъ двухъ послѣднихъ лѣтъ (журн. 13 Декабря 1862 г. ст. 22.839).

Положеніе о счетоводствѣ и отчетности портовыхъ магазиновъ, адмиралтействъ и заводовъ Морскаго вѣдомства заключаетъ въ себѣ:

а) Правила счетоводства и отчетности въ портахъ, съ объяснительною запискою, въ которой изложена система счетоводства.

б) Формы счетоводства и отчетности портовъ, съ примѣрами, объясняющими практическое примѣненіе сказанныхъ правилъ.

в) Формы централизаціи отчетности въ Департаментѣ, въ

которыхъ всѣ примѣры, находящіеся въ портовыхъ формахъ, соединены въ общій отчетъ Государственному Контролю, и

г) Шесть приложеній:

1) Номенклатуру или систематическій перечень матеріальныхъ капиталовъ, какъ то: а) лѣса всѣхъ породъ и родовъ, употребляемыхъ въ кораблестроеніи; б) топлива: антрацита, кокса, дровъ, каменнаго и древеснаго угля; в) тканей, минераловъ, а также животныхъ, растительныхъ и химическихъ веществъ; г) металловъ и металлическихъ издѣлій, отъ плитъ броненосныхъ судовъ, до гвоздей и проволоки; д) различныхъ вещей по корпусу и вооруженію судовъ и орудій работъ, куда между прочимъ входятъ: рангоутъ, гребныя суда, тросы всѣхъ родовъ, лини, проволочный такелажъ, цѣпи, артиллерійскія вещи, паруса, флаги, книги, мебель, освѣтительные приборы, посуда, всевозможные инструменты, бранспойты, камбузы, якоря и проч. и проч.; е) паровыхъ механизмовъ, со всѣми принадлежностями; ж) старыхъ, негодныхъ матеріаловъ и вещей, требующихъ исправленія, и з) вещей негодныхъ къ употребленію и назначенныхъ въ продажу. Всего, въ 8 раздѣлахъ, 187 родовъ и 8.155 подраздѣленій.

2) Алфавитную роспись всѣхъ названій, вошедшихъ въ номенклатуру, съ указаніемъ: къ какому роду матеріаловъ принадлежитъ наименованный предметъ и въ какомъ магазинѣ онъ хранится.

3) Раздѣленіе главныхъ портовыхъ хранилищъ на сорты, магазины и отдѣленія.

4) Раздѣленіе вновь строющихся судовъ на отдѣльныя части работъ.

5) Раздѣленіе вновь изготовляемыхъ механизмовъ на отдѣльныя работы.

и 6) Таблицу сочетанія матеріальной отчетности съ денежною и документовъ магазиновъ, мастерскихъ и судовъ между собою, каковая таблица служитъ указателемъ для ревизоровъ.

Положеніе отпечатано и разослано въ порты и на заводы въ достаточномъ числѣ экземпляровъ.

Какъ введеніе новой матеріальной отчетности требовало составленія инвентарей матеріальнаго имущества адмиралтействъ и заводовъ, то, дабы устранить всякое замедленіе отъ неимѣнія надлежащихъ для того свѣдѣній, въ Августѣ мѣсяцѣ сдѣлано

было распоряженіе о назначеніи въ портахъ и на заводахъ особыхъ Коммиссій для составленія, по даннымъ формамъ, подробныхъ описаній находящимся на заводахъ и въ адмиралтействахъ механизмамъ, станкамъ, инструментамъ и вообще всѣмъ орудіямъ работъ, а также зданіямъ, въ коихъ помѣщаются мастерскія, съ оцѣнкою тѣхъ и другихъ, по указаннымъ правиламъ и съ тѣмъ, чтобы, по повѣркѣ таковыхъ описей въ Кораблестроительномъ Департаментѣ, изъ нихъ составлены были упомянутые инвентари.

3) **Объ отчетности Кронштадтскаго Пароходнаго завода.**

Въ отчетѣ за 1861 г. на страницѣ 356, сказано, что приведеніе отчетности сего завода въ должный порядокъ введеніемъ въ дѣйствіе по заводу новой матеріальной отчетности, по проэкту Капитана 1 ранга Жандра, возложено было на частнаго бухгалтера г. Шульгина, подъ непосредственнымъ руководствомъ Капитана 1 ранга Жандра.

Это порученіе исполнено, и въ настоящее время счетоводство Пароходнаго завода достигло систематической точности, обусловленной Положеніемъ.

Такимъ образомъ опредѣлено:

1) Что зданія Кронштадтскаго Пароходнаго завода стоятъ	3.482.310 р.	76 к.
А механизмы, находящіеся на немъ.	735.449 —	$9^1/_4$ —
Итого.	4.217.759 —	$85^1/_4$ —
2) Что въ началѣ 1862 года на заводѣ находилось:		
Матеріаловъ на.	812.894 —	$79^1/_4$ —
Въ 1862 году (по 1 Декабря) поступило:		
Отъ подрядчиковъ на.	285.564 —	$91^1/_2$ —
Отъ коммиссіонеровъ на. . . .	19.087 —	79 —
Изъ другихъ портовъ и заводовъ на.	370.587 —	20 —
Всего въ продолженіи 11 мѣсяцевъ было въ оборотѣ матеріаловъ на. .	1.488.134 —	$69^3/_4$ —

и употреблено денегъ	на мастеровыхъ и рабочихъ	174.300 р.	81½ к.
	на заводское Управленіе	50.375 —	41 —

3) Что въ издѣлія, выдѣланныя заводомъ, вошло матеріаловъ на 543.504 руб. 26¼ коп., а общая стоимость исполненныхъ работъ, вмѣстѣ съ платою мастеровымъ и накладными расходами, простирается до 906.022 руб. 81 коп.

4) Что извѣстная часть этихъ издѣлій вошла въ постройки новыхъ и ремонтируемыхъ судовъ, другая увеличила собою цѣнность заводскихъ механизмовъ, а остальныя оконченныя вещи поступили въ заводскіе и портовые магазины или отосланы въ другіе порты.

5) Что нѣкоторыя изъ выдѣланныхъ на заводѣ вещей, вслѣдствіе неудачнаго исполненія ихъ, обращены въ ломъ металловъ, отчего казна имѣла убытку на 1626 руб. 94 коп.

Подобныя потери до сего времени не были видны ни на Пароходномъ заводѣ, ни въ портовыхъ мастерскихъ, а нѣтъ сомнѣнія, что онѣ всегда существовали и существуютъ.

и 6) Наконецъ, что къ 1 Декабря 1862 г. на заводѣ находится:

Механизмовъ на	779.747 р.	13¾ к.
и матеріаловъ на	1.083.418 —	78¾ —

Послѣдняя цифра есть результатъ баланса, выведеннаго Кораблестроительнымъ Департаментомъ на основаніи правилъ и формъ счетоводства Капитана 1 ранга Жандра, изъ подлинныхъ документовъ, доставленныхъ заводскою бухгалтеріею въ обложкахъ за 11 мѣсяцевъ, и изъ мѣсячныхъ отчетовъ Инспектора Кораблестроительныхъ работъ. Балансъ этотъ помѣщенъ въ 15-мъ приложеніи къ настоящему отчету, вмѣстѣ съ вѣдомостію наличія матеріаловъ къ 1 Декабря 1862 года, выведеннаго изъ приходо-

расходныхъ книгъ завода. Изъ вѣдомости видно, что находящіеся на лицо матеріалы стоятъ по книгамъ. . 1.083.405 р. 64$_4$ к.

Слѣдовательно, стоимость наличія матеріаловъ по книгамъ разнится отъ остатка, выведеннаго по балансу на 13 р. 14 к.

Справедливость требуетъ сказать, что достиженіе этихъ результатовъ потребовало отъ бухгалтера *Шульгина* и его помощниковъ, большихъ усилій и упорнаго труда, а со стороны Кораблестроительнаго Департамента постоянныхъ настояній и рѣшительныхъ мѣръ къ устраненію тѣхъ затрудненій, которыя встрѣчались въ этомъ дѣлѣ, какъ по безпорядочному состоянію, въ которомъ, какъ и слѣдовало ожидать, найдена отчетность завода за прежнее время, такъ и вслѣдствіе отсутствія содѣйствія бухгалтеріи со стороны заводоуправленія.

Чтобы вести отчетность завода по новымъ правиламъ, слѣдовало прежде всего, какъ уже сказано выше, составить опись (инвентарь) всему заводскому имуществу, а также имѣть точныя свѣдѣнія о количествѣ матеріаловъ, припасовъ и вещей, имѣвшихся въ остаткѣ къ извѣстному времени, изъ числа находившихся въ заводскихъ магазинахъ; но эта работа, не смотря на усиленные труды, въ продолженіи трехъ мѣсяцевъ, не могла быть окончательно исполнена бухгалтеріею, при ея текущихъ занятіяхъ, а потому оказалось необходимымъ составить для того особую Коммиссію, которой поручено было привести въ извѣстность наличіе заводскаго имущества, не по книгамъ, а по обревизованію онаго въ натурѣ.

Какъ бухгалтерія, такъ и Коммиссія, въ исполненіи своихъ обязанностей постоянно встрѣчали затрудненія, какъ потому, что долженствовавшія служить основаніемъ инвентарю завода отчетныя вѣдомости о расходахъ, произведенныхъ на покупку за границею механизмовъ и станковъ, могли быть приведены въ ясность только по истребованіи отъ Управляющаго заводомъ, Подполковника Соколова, производившаго эти расходы, многихъ дополнительныхъ по онымъ свѣдѣній, такъ и вслѣдствіе безпорядочнаго не только *требованія*, но также *храненія* и *расходованія* заводомъ матеріаловъ, припасовъ и вещей, не смотря на то, что заводъ, по тѣмъ средствамъ, какія ему предоставля-

лись, и тому довѣрію, которое ему было оказываемо, имѣлъ полную возможность вести то, другое и третье въ совершенной исправности и съ полнымъ соблюденіемъ интересовъ казны, а тѣмъ болѣе *въ отношеніи собственно храненія своихъ запасовъ*, ибо еще въ 1860 году при заводѣ устроены были *особые магазины*, при чемъ составлено было и самое распредѣленіе запасовъ по магазинамъ, а также утвержденъ особый штатъ для завѣдыванія оными, съ достаточнымъ содержаніемъ для служащихъ (Отч. Кор. Депар. за 1860 г., стр. 183).

Въ подтвержденіе вышесказаннаго, изъ числа многихъ фактовъ, обнаруженныхъ новою матеріальною отчетностію, достаточно будетъ привести слѣдующіе:

1) **Размѣры запасовъ многихъ матеріаловъ, въ особенности же нѣкоторыхъ, второстепенныхъ, оказывались не соотвѣтствующими надобностямъ завода въ этихъ матеріалахъ.**

Такъ напримѣръ:

	Въ запасѣ		Въ расходѣ за 9 мѣсяцевъ.
Лому красной мѣди	3.022	пуд.	
Земли англійской	5.000	—	100 пуд.
Земли обыкновенной . . .	2.000	—	100 пуд.
Купоросу.	380	—	36 —
Клею мездриннаго.	388	—	48 —
Сала свѣчнаго.	466	—	100 —
Сала ворваннаго	95	—	1½ —
Скипидару	160	—	37½ —
Англійскихъ бѣлилъ сухихъ.	268	—	45 —
Буры.	103	—	21½ —
Кали.	61½	—	22½ фунта.
Войлоковъ	5.175	штукъ	198 штукъ.
Шерсти.	390	пуд.	71½ пуд.
Песку	45.000	—	9.700 —
Сальныхъ свѣчей.	1.223		187 п. 30 ф.

Въ теченіи 8 мѣсяцевъ.

Слѣдовательно, настоящій запасъ *сальныхъ свѣчей*, допуская расходъ оныхъ по 250 пуд. въ годъ, достаточенъ былъ бы на

5 лѣтъ, т. е. на такой срокъ, въ теченіи котораго, если не всѣ свѣчи, то большая часть оныхъ, оказались бы негодными къ употребленію.

Посему сдѣлано распоряженіе, чтобы оказавшееся на заводѣ излишнее количество матеріаловъ и припасовъ было передано въ экипажескіе магазины Кронштадтскаго порта, для своевременнаго расходованія оныхъ.

2) **По книгамъ значилось нѣкоторыхъ матеріаловъ въ расходѣ болѣе, чѣмъ въ приходѣ.**

Такъ напримѣръ: желѣза полоснаго шириною въ $3^1/_2$ и толщиною въ $^1/_2$ дюйма выведено въ расходъ, въ теченіе года, 200 пудовъ 38 фунтовъ, а въ приходѣ показано 9 пуд. 23 фун.; и угля древеснаго, въ расходѣ 3387, а въ приходѣ $2.725^1/_2$ четвертей.

3) **Нѣкоторыя вещи изготовлялись безъ требованія на нихъ матеріаловъ.**

Такъ, для изготовленія вещей по нарядамъ, даннымъ кузнечной мастерской, за №№ 90, 91, 353 и 9.560, одни матеріалы брались отъ другихъ заказовъ, а желѣзо изъ различныхъ складовъ онаго, безъ счета.

4) **Вещи выдѣлывались не только не въ томъ числѣ, но даже и не изъ того матеріала, въ какомъ и изъ котораго слѣдовало.**

Такъ по нарядамъ: подъ № 92 слѣдовало сдѣлать 100 болтовъ, а подъ № 7316—200 пробокъ и сіи послѣднія изъ *цинка*; сдѣлано же: по первому наряду 197 болтовъ, а по второму 400 пробокъ, и при томъ не изъ цинка, а изъ *желѣза*.

5) **Количество труда, исполненнаго каждымъ мастеровымъ, не повѣрялось.**

Изъ рабочихъ листовъ подъ №№ 82, 507, 558, 7.585 и 371, оказалось, что на изготовленіе нижепоименованныхъ предметовъ употреблено рабочей силы:

Модели чугунной бабки къ токарному станку, на	42	руб.	$13^3/_4$ коп.
Двухъ желѣзныхъ противней подъ бочки съ масломъ на	11	—	60 —
Деревянной стѣнки для укрѣпленія умывальника	16	—	20 —

Самоваръ въ 5 ведръ . . . . . 35 р. 47¾ к.
Деревяннаго стула, простой работы, изъ сосны, съ употребленіемъ матеріаловъ на 2 руб., подъ тазъ, для умыванія рукъ. . 13 — 95 —

6) **Заводу не была извѣстна стоимость его издѣлій.**

На запросъ, во что обойдется выдѣлка трубъ для водопровода въ Кронштадтѣ, Управляющій заводомъ первоначально отвѣчалъ, что трубы будутъ стоить по 90 коп. сер. за пудъ, а потомъ, признавъ эту цѣну ошибочною, возвысилъ её *вдвое*. При опредѣленіи же бухгалтеріею стоимости этихъ трубъ по рабочему листу отливки 11 Іюня, по наряду № 1170, оказалось, что она не должна превышать 96 коп. за пудъ, если обращаемо будетъ надлежащее вниманіе на то, чтобы металлъ былъ подвергаемъ плавкѣ въ томъ только количествѣ, въ какомъ совершенно необходимо, считая угаръ и трату на отливку вещей, извѣстнаго вѣсу.

7) **На это послѣднее обстоятельство не было обращаемо надлежащаго вниманія, какъ это видно изъ помѣщаемыхъ вслѣдъ за симъ примѣровъ отливки.**

Такъ, въ Январѣ мѣсяцѣ:

4 числа слѣдовало отлить вещей въ количествѣ 166 п. въ вагранку же положено было 550 пуд.
9 — — — . 150 — — — — . 450 —
13 — — — 136½ — — — — 360 —

Такимъ образомъ на возвращаемомъ чугунѣ *литникѣ*, который стоитъ дешевле рудоваго чугуна, казна несла чистаго убытка по 19 коп. сер. на каждый пудъ.

8) **Тоже отсутствіе хозяйственныхъ распоряженій замѣчено было и при отливкѣ вещей изъ нѣсколькихъ металловъ**, а именно:

По рабочему листу (памятн. книги ст. 4342) для отливки вещей въ количествѣ 5 пудовъ 30½ фунтовъ было употреблено:

Мѣди красной . . .	30 пуд.	»	»	
Цинку.	2	—	25 фун.	
Олова	2	—	30	—
Мѣди зеленой . . .	55	—	20	—
Итого. . . .	91	—	35	— на 841 р. 18 к.

Возвращено же переплавочной зеленой мѣди. 83 — 3 — 699 30 —

Слѣдовательно, 5 пуд. 30 фун. отлитыхъ вещей, преимущественно изъ зеленой мѣди, обошлись казнѣ въ 141 руб. 88 коп., а одинъ пудъ въ 24 руб. 62 коп., тогда какъ пудъ красной мѣди стоитъ 11 руб. 10 коп.

Напротивъ того, по рабочему листу (памятн. книг. ст. 3686) на отливку 32 пудовъ 17 фунтовъ употреблено:

Мѣди зеленой	45 пуд.	33 ф.		
Олова	1	—	»	—
Итого . . .	46	—	33	— на 398 р. 83 к.

Возвращено переплавочной мѣди 12 — 28 — 106 68 —

Такимъ образомъ отливка 32 пуд. 17 фунт. стоила 292 руб. 15 коп., или по 9 руб. за пудъ.

и 9) **Эти и другіе подобные имъ случаи были поставлены на видъ литейному мастеру завода**, который, признавъ замѣчаемую въ нихъ несообразность, пояснилъ, что примѣсь красной мѣди къ сплаву зеленой необходима только для небольшаго числа отливокъ, въ размѣрѣ, не свыше $^1/_3$ части общаго количества металловъ, и то въ такомъ случаѣ, если къ зеленой мѣди не прибавляется *олова*; твердыя же издѣлія изъ этой мѣди не требуютъ, при отливкѣ, красной мѣди.

Между тѣмъ 2 Января, по рабочему листу, статья памятной книги подъ № 1158, на отливку вещей, въ количествѣ, съ тратою, 2 пуд. 20 фунт. употреблено было различныхъ металловъ 22 пуд. 35 фунт. и въ томъ числѣ красной мѣди 10 пуд. 3 фун.

Тогда какъ, наблюдая выше изложенное правило, на счетъ

употребленія, при отливкѣ вещей, *красной мѣди*, если и слѣдовало употребить при этой отливкѣ красную мѣдь, то въ количествѣ не болѣе одного пуда, а не 10 пуд. 13 фунтовъ.

Напрасно подвергнутые такимъ образомъ плавкѣ 9 пуд. 3 фун. красной мѣди, хотя и поступили вновь на приходъ, но уже въ видѣ переплавочной мѣди, которая дешевле лому красной мѣди на 2 руб. 70 коп. съ пуда.

Слѣдовательно, на этихъ 9 пуд. 3 фунт. казна понесла убытку на 24 руб. 50 коп., *а на всѣхъ 1285 пуд. 15 фунтахъ красной мѣди*, подвергнутой литейною мастерскою завода, вслѣдствіе несоблюденія извѣстнаго ей вышеупомянутаго правила, *напрасной плавкѣ*, въ продолженіе первыхъ 8 мѣсяцевъ 1862 года. . . . . 3470 р. 51¼ к.

Потеря казны за тѣ же 8 мѣсяцевъ, вслѣдствіе употребленія *чугуна*, при отливкѣ вещей, *въ количествѣ*, какъ сказано выше, *несоразмѣрномъ съ вѣсомъ этихъ вещей*, составляла. . . . . 2504 — 44½ —

Итого въ обоихъ сказанныхъ случаяхъ на. 5974 — 95¾ —

Вышеизложенное указываетъ, что заводъ, обращая преимущественно вниманіе на совершенство выдѣлки своихъ издѣлій, упускалъ изъ виду хозяйственную часть.

ОТДѢЛЪ XI.

О МѢРАХЪ, ПРИНЯТЫХЪ КЪ УСПѢШНОМУ ВВЕДЕНІЮ ВЪ ДѢЙСТВІЕ НОВАГО ПОЛОЖЕНІЯ ОБЪ УПРАВЛЕНІИ МОРСКИМЪ ВѢДОМСТВОМЪ И ВООБЩЕ ПО ДѢЛОПРОИЗВОДСТВУ.

1) **О разширеніи круга дѣятельности портовыхъ управленій, по Кораблестроительной части.**

Исполненіе предложенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ о предоставленіи, по возможности, производства *всѣхъ хозяйственныхъ заготовленій* портовымъ управленіямъ, въ видахъ приданія симъ учрежденіямъ бо́льшей самостоятель-

ности и скорѣйшаго введенія ихъ въ предѣлы, указанные въ отношеніи круга ихъ дѣятельности разумомъ Общаго Образованія Управленія Морскимъ Министерствомъ, требовало, со стороны Департамента, какъ предоставленія Портовымъ Конторамъ производства начатыхъ уже Департаментомъ и предстоявшихъ ему хозяйственныхъ операцій, такъ равно передачи въ Конторы нѣкоторыхъ обязанностей и дѣлъ Департамента.

Производившіяся до настоящаго времени въ Кораблестроительномъ Департаментѣ дѣла подраздѣляются на *три категоріи*.

Къ *первой* относятся дѣла, производство коихъ лежитъ исключительно на Департаментѣ, какъ напримѣръ, по обязанности: наблюдать, чтобы кораблестроительныя средства Морскаго вѣдомства употреблялись съ строгою экономіею и надлежащимъ учетомъ: имѣть своевременныя, вѣрныя и подробныя свѣдѣнія объ этихъ средствахъ, а также вести общій судовой списокъ и представлять общій планъ кораблестроительныхъ работъ и заказовъ, сообразно съ матеріальными средствами портовъ и общимъ планомъ хозяйственныхъ дѣйствій, для содержанія флота въ опредѣленномъ комплектѣ. Сюда же слѣдуетъ отнести и составленіе общихъ инструкцій портовымъ чинамъ, по Кораблестроительной части.

Ко *второй*—такого рода дѣла, кои, на основаніи 4 и 5 статей 70 § Общаго Образованія Управленія Морскимъ вѣдомствомъ и 54 § Управленія Портами, могутъ производиться и въ Департаментѣ и въ Портовыхъ Конторахъ, какъ то: заготовленіе лѣсовъ, металловъ, матеріаловъ и вообще вещей, потребныхъ для постройки, вооруженія и снабженія судовъ запасами, по Кораблестроительной части; покупка, продажа и разборъ судовъ и многія другія по предметамъ, подробно означеннымъ въ правилахъ о распредѣленіи дѣлъ и занятій по Департаменту (Цир. 9 Февраля 1861 г. № 4).

Къ *третьей* же дѣла, по коимъ Кораблестроительный Департаментъ, на основаніи 85 § Общаго Образованія Управленія Портами, въ отношеніи С.-Петербургскаго порта, заступаетъ мѣсто Главнаго Командира.

Имѣя это въ виду Кораблестроительный Департаментъ пришелъ къ заключенію, что, для выполненія упомянутаго выше предложенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, необходимо принять слѣдующія мѣры:

А. *Относительно передачи дѣлъ въ Портовыя Конторы.*

а) Производство дѣлъ первой категоріи, какъ прямо относящееся къ обязанностямъ Департамента и притомъ требующее часто сложныхъ соображеній и болѣе полнаго обсужденія, что для исполнительныхъ учрежденій не всегда возможно, оставить въ Департаментѣ, на все время существованія онаго, какъ центральнаго хозяйственнаго учрежденія по кораблестроительной части, съ тѣмъ, чтобы дѣла по постройкѣ судовъ, заказу механизмовъ или другихъ сооруженій производились въ Департаментѣ только до времени утвержденія предположеній, въ главнѣйшихъ чертахъ, подлежащею властью; послѣдующее же исполненіе по онымъ и заключеніе, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, контрактовъ, предоставлять Портовымъ управленіямъ. Что же касается до постройки броненосныхъ судовъ и заказа для нихъ брони, то, по новизнѣ этого дѣла и необходимости частыхъ измѣненій противу первоначальныхъ предположеній, сообразно съ современными нововведеніями и улучшеніями, производство дѣлъ по этимъ операціямъ оставить въ Департаментѣ, предоставивъ портамъ производить контрагентамъ слѣдующіе имъ по симъ операціямъ платежи.

б) Изъ дѣлъ второй категоріи оставить въ Департаментѣ, *на время: во первыхъ*: дѣла по постройкѣ судовъ для Сибирской флотиліи и по заказу для нихъ механизмовъ, такъ какъ, по отдаленности Управленія Сибирскими Портами отъ всѣхъ мѣстъ, гдѣ таковыя операціи могутъ совершаться, оно едва ли въ состояніи будетъ взять эту обязанность на себя; *во вторыхъ*, операціи *по снабженію портовъ и заводовъ желѣзомъ и чугуномъ*, на томъ основаніи, что предметъ этотъ еще не разработанъ на столько, на сколько нужно, какъ для устраненія встрѣчающихся нынѣ въ этомъ отношеніи затрудненій, такъ и во вниманіе къ тому значенію, какое получили нынѣ металлы въ дѣлѣ судостроенія; напротивъ того, изъ дѣлъ по *лѣснымъ операціямъ*, какъ по части окончательно устроенной, оставить въ Департаментѣ только производство по контракту, заключенному въ 1861 г. съ купцомъ Геллеромъ, на поставку тика и гондурасскаго краснаго дерева и имѣющія связь съ этимъ производствомъ два дѣла о заготовленіи тика въ 1863 г., въ томъ вниманіи, что возбужденная неисправностью Геллера обширная переписка усложнила операцію, а потому передача оной

въ Кронштадтскую Контору надъ Портомъ, какъ бы слѣдовало, по мѣсту сдачи бо́льшаго количества тика, слишкомъ обременила бы сію послѣднюю; и, въ *третьихъ*, такія изъ остальныхъ дѣлъ этой, второй, категоріи, окончаніе которыхъ должно послѣдовать въ скоромъ времени, и никакъ не позже перваго полугодія настоящаго 1863 года, по тому уваженію, что Департаментъ, доведя операціи почти до конца, не затруднится какъ окончить оныя совершенно, согласно съ общимъ направленіемъ дѣлъ, ему хорошо извѣстныхъ, такъ и составить по онымъ окончательные разсчеты, тогда какъ для Портовыхъ Конторъ своевременное и успѣшное исполненіе того или другаго было бы затруднительно, ибо, въ томъ и другомъ случаѣ, онѣ должны были бы прежде изучить самыя дѣла, каковая необходимость, по обширности дѣлъ, потребовала бы отъ служащихъ много времени, въ ущербъ текущимъ занятіямъ. За тѣмъ прочія дѣла этой, второй, категоріи передать въ портовыя управленія, по принадлежности, нынѣ же.

в) Дѣла третьей категоріи оставить въ Департаментѣ, какъ заступающемъ лицо Главнаго Командира здѣшняго порта, впредь до образованія управленія этимъ Портомъ на другихъ началахъ, наблюдая въ движеніи и рѣшеніи означенныхъ дѣлъ тотъ упрощенный порядокъ, который установленъ былъ для сего въ 1861 г. (отч. Д-та стр. 357).

Б. *Относительно заготовокъ и другихъ хозяйственныхъ операцій.*

а) По тѣмъ операціямъ, по коимъ въ Департаментѣ сдѣланы вызовы къ торгамъ, или по онымъ ожидаются рѣшенія Адмиралтействъ-Совѣта, произвести самые торги и заключить контракты, такъ какъ заключеніе ихъ обусловлено краткимъ *семидневнымъ* срокомъ, чего не въ состояніи были бы выполнить Портовыя Конторы, по незнакомству съ первоначальнымъ производствомъ этихъ дѣлъ; послѣ же сего передать дѣла по этимъ операціямъ въ Портовыя Конторы, для дальнѣйшаго производства, съ тѣмъ, чтобы, на будущее время, порты, въ случаѣ надобности заготовить для нихъ матеріалы или вещи, *чрезъ посредство другихъ Портовъ*, обращались съ требованіями по этому предмету другъ къ другу, а не въ Кораблестроительный Департаментъ, какъ это было до сихъ поръ.

б) Всѣ же предстоявшія Кораблестроительному Департаменту

въ 1863 г. операціи по *заготовкѣ* и *доставкѣ въ порты* матеріаловъ и вещей, а также и другія хозяйственныя распоряженія, служащія къ удовлетворенію надобностей какъ собственно портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго, такъ и другихъ, но по коимъ еще не сдѣланы вызовы къ торгамъ, предоставить выполнить Конторамъ сказанныхъ портовъ, обративъ заготовки для другихъ портовъ въ ту изъ означенныхъ Конторъ, которая должна будетъ распорядиться отправкою грузовъ, не исключая и доставки груза на Амуръ, что и возложить на Кронштадтскую Портовую Контору.

В. *По счетной части.*

а) Высочайше утвержденными 30 Мая 1860 г. правилами денежнаго счетоводства по Морскому вѣдомству не разъяснено, какъ о томъ, можетъ ли Общее Казначейство производить расходы по предложеніямъ Капитана надъ С. Петербургскимъ Портомъ, такъ равно—какая отчетность должна быть ведена въ Конторѣ этого Порта.

Вслѣдствіе сего, въ видахъ предоставленія означенной Конторѣ возможности дѣйствовать самостоятельно по выдачѣ платежей, слѣдующихъ по контрактамъ, а также по мелочнымъ операціямъ, разрѣшено Капитану надъ Портомъ, выдавать расходныя предложенія на контрактныя суммы вполнѣ, а по мелочнымъ расходамъ до 500 руб.; по ограниченному же числу служащихъ въ Конторѣ, нельзя было установить въ оной правильнаго счетоводства, а потому въ этомъ отношеніи положено было, чтобы Контора вела только особый журналъ расходнымъ предложеніямъ; самыя же предложенія поступали бы изъ Общаго Казначейства Морскаго Министерства въ Департаментъ, и уже здѣсь повѣрялись, разносились по счетнымъ книгамъ Департамента и сортировались для ревизіи Государственнаго Контроля.

б) Мѣра эта, по незначительности расходовъ, производимыхъ до 1 Января 1863 г. Конторою, оказалась удовлетворяющею цѣли; но она не можетъ быть оставлена въ томъ же видѣ при предстоящей передачѣ въ Контору большаго числа операцій, которыя велъ Департаментъ и которыя простираются на значительныя суммы. Для того же, чтобы Контора, съ принятіемъ настоящихъ обязанностей, имѣла полную возможность производить расходы по всѣмъ своимъ операціямъ правильно, безостановочно и изъ подлежащихъ источниковъ, наблюдая стро-

гую точность въ счетахъ, представляется совершенно необходимымъ установить въ ней счетоводство денежной бухгалтеріи, на тѣхъ же самыхъ основаніяхъ, на коихъ оно ведется въ Кораблестроительномъ Департаментѣ и въ Конторахъ прочихъ главныхъ портовъ.

Г. *Относительно средствъ Конторы надъ С. Петербургскимъ портомъ къ разширенію круга ея дѣятельности и самостоятельности.*

При утвержденіи настоящаго временнаго штата Конторы не имѣлось въ виду возложить на нее столь значительныя операціи, какія передаются ей нынѣ, и выполненіе которыхъ на будущее время будетъ составлять ея прямую обязанность. Посему очевидно, что настоящія средства Конторы, какъ денежныя, такъ и по личному составу служащихъ въ оной, оказываются недостаточными для успѣшнаго и правильнаго хода предстоящей ей дѣятельности.

Посему для усиленія денежныхъ средствъ Конторы: на канцелярскіе матеріалы и припасы, на печатаніе объявленій и кондицій къ торгамъ и на наемъ писцовъ необходимо удѣлить ей изъ суммъ, ассигнованныхъ на эти предметы Департаменту, часть денегъ, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности.

Въ видахъ же предоставленія Конторѣ способовъ къ успѣшному и правильному веденію дѣлъ, въ особенности тѣхъ, которыя до сихъ поръ производились въ Кораблестроительномъ Департаментѣ. а нынѣ, или передаются теперь же, или будутъ составлять ея обязанность на будущее время, командировать въ Контору нѣсколькихъ чиновниковъ Департамента (на первое время трехъ) по частямъ: *кораблестроительной, матеріальной* и *счетной;* по послѣдней, для открытія и веденія счетовъ въ Конторѣ, на вышеизложенныхъ основаніяхъ. Кромѣ того, предоставить Конторѣ право поручать нѣкоторыя дѣла состоящему при Кораблестроительномъ Департаментѣ чиновнику особыхъ порученій, а въ отношеніи перевода на русскій языкъ бумагъ, писанныхъ на англійскомъ и французскомъ языкахъ, пользоваться трудами чиновника Департамента, на которомъ лежатъ эти обязанности по Департаменту.

Вообще же для облегченія портовыхъ Конторъ, въ скорѣйшемъ ознакомленіи съ подлежащими передачѣ въ оныя дѣлами Департамента, прежнюю переписку по тѣмъ изъ этихъ дѣлъ,

которыя составляютъ обширное производство, а между тѣмъ главное содержаніе коихъ извѣстно Конторамъ изъ отпусковъ съ ихъ представленій и подлинныхъ по онымъ отвѣтовъ Департамента, не передавать въ Конторы, а сообщить онымъ, если это окажется нужнымъ, особо составленныя съ этою цѣлью выписки изъ означенныхъ дѣлъ, въ каковыхъ выпискахъ должны быть изложены, по возможности кратко, соображенія, имѣвшіяся въ виду при представленіи различныхъ предположеній по операціямъ на утвержденіе высшаго начальства; самый ходъ операцій, если ни то ни другое не было извѣстно до сихъ поръ Конторамъ, а также на что преимущественно должно быть обращено вниманіе Конторъ при дальнѣйшемъ производствѣ операцій.

Удержаніе въ Департаментѣ подлиннаго производства по такимъ сложнымъ дѣламъ необходимо и въ томъ соображеніи, что по нимъ могутъ встрѣтиться контрольные вопросы, для разъясненія которыхъ Департаменту нужно будетъ прибѣгать къ самымъ дѣламъ.

Затѣмъ, по всѣмъ дѣламъ, дальнѣйшее производство которыхъ возлагается на обязанность Конторъ, нынѣ же должны быть переданы контракты, или копіи съ нихъ, а также разсчетныя тетради и другіе необходимые документы.

Д. *Относительно дальнѣйшаго участія Департамента въ дѣлахъ Портовыхъ Управленій.*

До сихъ поръ, кромѣ различныхъ вопросовъ, требовавшихъ разъясненія или указаній, изъ Портовыхъ Управленій поступали въ Департаментъ дѣла, подлежавшія разрѣшенію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ или Адмиралтействъ-Совѣта, не только порядкомъ, указаннымъ въ 12 ст. Общаго Образованія Управленія Портами, т. е. собственно по приказанію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, но и непосредственно отъ Главныхъ Командировъ и Командировъ портовъ.

Въ настоящее же время, когда, въ виду заявленнаго во всеподданнѣйшемъ отчетѣ по Морскому вѣдомству за 1861 г. сокращенія числа центральныхъ учрежденій Морскаго Министерства, примѣненіе и развитіе начала разсредоточенія управленія симъ вѣдомствомъ составляетъ, какъ указано г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, одну изъ главнѣйшихъ заботъ Министерства, оказывается необходимымъ: *во первыхъ*, пригла-

сить гг. Главныхъ Командировъ и Командировъ портовъ, чтобы они свои предположенія по дѣламъ Кораблестроительной части ввѣренныхъ имъ Управленій, требующія утвержденія высшаго начальства или подлежащія внесенію въ Адмиралтействъ-Совѣтъ, представляли, согласно съ 12 и 89 §§ Общаго Образованія Управленія портами, *непосредственно* г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ, а не въ Департаментъ; *во вторыхъ*, предварить, что какъ Департаментъ, за передачею многихъ дѣлъ въ Портовыя Управленія, не въ состояніи будетъ пополнять представленія сихъ Управленій необходимыми справками и свѣдѣніями, то, въ случаѣ, если таковыя представленія не будутъ содержать въ себѣ всѣхъ данныхъ, необходимыхъ для рѣшенія оныхъ, они будутъ возвращаемы, равно какъ и тѣ изъ нихъ, которыя будутъ поступать *прямо въ Департаментъ*, а не къ г. Управляющему Морскимъ Министерствомъ, какъ слѣдуетъ; и въ *третьихъ*, вмѣнить въ непремѣнную обязанность Портовыхъ Управленій по кораблестроительной части, чтобы они отнюдь не вели чрезъ Кораблестроительный Департаментъ такой переписки, которая можетъ идти мимо его.

Таковыя предположенія Департамента утверждены г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, съ тѣмъ, чтобы личныя и денежныя средства были удѣлены Конторѣ С.-Петербургскаго порта въ предѣлахъ самой крайней необходимости.

2) **О составленіи инструкцій чинамъ, по Кораблестроительной части** (отч. Д-та за 1860 г. стр. 239 и 1861 г. стр. 358—361):

а) По соображеніи составленнаго въ Департаментѣ, въ 1861 г., проэкта инструкціи командиру брантвахты *Большаго Невскаго фарватера*, съ доставленными на оный замѣчаніями командировъ Невскихъ брантвахтъ и маяковъ (отч. 1861 г. стр. 359) и по исправленіи сего проэкта, въ чемъ оказалось полезнымъ, оный представленъ былъ на утвержденіе г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ.

Г. Управляющій Министерствомъ, принявъ во вниманіе, что съ предположеннымъ устройствомъ судоходной полиціи, въ вѣдѣніе сей послѣдней должны перейти многія изъ обязанностей, лежащихъ нынѣ на брантвахтахъ, призналъ за нужное означенный проэктъ, предварительно утвержденія онаго, сообразить съ проэктированными положеніями о кругѣ дѣйствій и

объ обязанностяхъ сказанной полиціи, а также имѣть въ виду заключеніе г. С.-Петербургскаго Военнаго Генералъ-Губернатора.

Вслѣдствіе сего, членъ Комитета объ учрежденіи судоходной полиціи, отъ Морскаго вѣдомства, Свиты Его Величества Генералъ-Маіоръ *Сколковъ* увѣдомилъ Департаментъ, что г. Генералъ-Губернаторъ желаетъ, чтобы инструкція командиру брантвахты была принята къ руководству въ томъ видѣ, какъ она составлена.

За тѣмъ инструкція утверждена г. Управляющимъ Министерствомъ и объявлена къ руководству какъ командиру брантвахты *Большаго Невскаго фарватера*, такъ и командирамъ брантвахтъ: *Средней* и *Малой Невы* и *плавучихъ маяковъ: Большаго* и *Елагинскаго фарватеровъ*, во всемъ, что до нихъ касается (цир. Д-та 25 Апрѣля № 9).

На основаніи этой инструкціи, обязанности командира брантвахты Большаго Невскаго фарватера касаются слѣдующихъ пяти предметовъ: 1) постановки морскихъ знаковъ на рѣчныхъ фарватерахъ и наблюденія за исправностію ихъ; 2) охраненія фарватеровъ отъ засоренія; 3) наблюденія за свободностію ихъ для прохода судовъ; 4) оказанія пособія приходящимъ къ порту и отходящимъ отъ онаго судамъ, и 5) надзора за порядкомъ на коммерческихъ судахъ, стоящихъ въ Невѣ.

б) **Дополнена инструкція лицамъ, сопровождающимъ адмиралтейскіе грузы** (отч. Д-та 1861 г. ст. 359—361).

Дополненіе это, какъ объяснено въ отчетѣ за 1861 годъ, заключается въ постановленіи, исполненіе котораго *обезпечивало бы цѣлость груза въ томъ случаѣ, когда казенное судно, доставившее грузъ въ портъ, вынуждено сгрузить его вдругъ, а портъ не въ состояніи тотчасъ же принять его отъ сдатчика*. Съ этою цѣлью Департаментъ полагалъ обязать порты, для принятія, въ означенномъ случаѣ, адмиралтейскаго груза, присылать къ судну: или грузовыя суда, съ закрытыми трюмами, дабы можно было, нагрузивъ суда, трюмы оныхъ закрыть и запечатать печатью лица, сопровождающаго грузъ, и затѣмъ сдать часовымъ, назначеннымъ отъ порта, или, если таковыхъ судовъ не имѣется при портѣ, или, по количеству груза, оныхъ окажется недостаточно, то прямо пріемщиковъ, которые, въ такомъ случаѣ, принимаютъ отъ лица, сопровождающаго ад-

миралтейскій грузъ, съ самаго транспорта: *окончательно*, ящики и тюки, кои окажутся цѣлыми, съ неповрежденными пломбами, и *предварительно*, собственно числомъ мѣстъ, за отвѣтственностью сдатчика въ количествѣ, тѣ тюки и ящики, которые будутъ повреждены сами, или ихъ пломбы, а также и бочки съ жидкостью.

За симъ, дальнѣйшую отвѣтственность за цѣлость адмиралтейскаго груза вообще, какъ въ отношеніи пропажи, такъ равно порчи и излишней усушки или утечки, вслѣдствіе оставленія груза внѣ магазиновъ, оставить на отвѣтственности портовъ.

Это предположеніе утверждено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ и объявлено къ исполненію (цирк. Д-та 21 Марта № 3).

в) **Составлена инструкція Помощнику Начальника Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ, по технической части**, о чемъ изложены надлежащія свѣдѣнія въ VII отдѣлѣ настоящаго отчета, въ статьѣ «Адмир. Ижор. заводы» (цирк. К. Д. 1 Апрѣля № 5).

г) **Указана, съ достаточною подробностію, сущность обязанностей Старшинъ-Надзирателей,** для исполненія въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства полицейской службы.

Эти лица должны быть избираемы, подъ личною отвѣтственностью за выборъ, завѣдующихъ кадрами постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Морскаго вѣдомства, изъ людей, извѣстныхъ имъ своею честностію и распорядительностью и притомъ грамотныхъ. Ихъ обязанности состоятъ *преимущественно*, какъ въ открытіи, такъ и въ предупрежденіи случаевъ похищенія адмиралтейскаго имущества, кѣмъ бы то ни было, и какимъ бы то ни было способомъ, и въ наблюденіи за исполненіемъ установленнаго по адмиралтействамъ внѣшняго полицейскаго порядка, относительно: прихода мастеровыхъ и рабочихъ на работы и ухода съ оныхъ, предосторожностей отъ огня, исправности сторожей и часовыхъ, проноса, провоза и вывоза вещей изъ адмиралтействъ, а также пропуска и выпуска изъ адмиралтействъ служащихъ и постороннихъ лицъ.

д) **За тѣмъ, изъ числа остальныхъ общихъ инструкцій чинамъ Кораблестроительной части,** проэкты коихъ предстоитъ составить Департаменту (отч. 1861 г., стр. 361,

ст. 4), болѣе другихъ подготовлена *инструкція дежурнымъ офицерамъ по адмиралтействамъ*; по прочимъ же составленъ сводъ мнѣній объ обязанностяхъ этихъ чиновъ, изложенныхъ въ проэктахъ инструкцій, доставленныхъ нѣкоторыми портами и заводами.

Остается сообразить эти мнѣнія съ матеріалами, собранными Департаментомъ, по настоящему предмету, а также постановленіями, относящимися до адмиралтейской и заводской службы и существующимъ порядкомъ; проэктировать самыя инструкціи и, прежде представленія оныхъ на утвержденіе, прослѣдить возможность исполненія ихъ на дѣлѣ.

Работа эта начата, но она не могла быть окончена въ 1862 году, потому-что встрѣчалась неоднократно необходимость поручать чиновнику, занятому этою работою, другія не менѣе сложныя, но текущія дѣла.

Между тѣмъ, благодаря личному вниманію Секретаря Англійскаго Адмиралтейства Лорда *Паджета* къ просьбѣ Капитанъ-Лейтенанта Колокольцева, Департаменту удалось получить экземпляръ: «*Общихъ инструкцій чинамъ коронныхъ адмиралтействъ Англіи*», каковая книга уже переводится на Русскій языкъ и, конечно, будетъ полезна не только Департаменту, при составленіи таковыхъ же инструкцій чинамъ нашихъ адмиралтействъ, но и вообще лицамъ, служащимъ въ этихъ учрежденіяхъ.

3) **По предмету вознагражденія инженеровъ** за построеніе и исправленіе судовъ, на основаніи изданнаго объ этомъ въ 1860 г. Положенія, въ 1862 году было возбуждено *два* вопроса: *первый*—относительно вознагражденія *нынѣшнихъ кондукторовъ* Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ, а *другой*—объ удержаніи, при выдачѣ этихъ наградъ, 10% въ пользу инвалидовъ.

По первому изъ этихъ вопросовъ:

Послѣ утвержденія Положенія 14 Мая 1860 г. о выдачѣ Корабельнымъ Инженерамъ наградныхъ денегъ за построеніе и исправленіе судовъ (отч. 1860 г. стр. 246), *кондукторы* Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ были переименованы въ *юнкера* и *унтеръ-офицеры*; званіе же *кондукторовъ* установлено на другихъ основаніяхъ.

Вслѣдствіе сего былъ возбужденъ вопросъ: не слѣдуетъ-ли

новыхъ кондукторовъ вознаграждать изъ той части наградныхъ денегъ, которая опредѣлена Положеніемъ 14 Мая 1860 года *помощникамъ строителей*; или же они должны получать наградныя деньги изъ той суммы, какая назначена тѣмъ Положеніемъ *кондукторамъ* и *комендорамъ*.

Въ разрѣшеніе настоящаго вопроса, Адмиралтействъ-Совѣтъ, журналомъ 20 Декабря 1861 г., ст. 22.329, положилъ: постановить на будущее время правиломъ, чтобы наградныя деньги за построеніе и тимберовку судовъ были выдаваемы *нынѣшнимъ кондукторамъ*, а также *юнкерамъ* и *унтеръ-офицерамъ*, переименованнымъ изъ прежнихъ кондукторовъ, и—*комендорамъ*, изъ полупроцента со стоимости тѣхъ судовъ по смѣтамъ, опредѣленнаго Высочайше утвержденнымъ въ 14 день Марта 1860 г. положеніемъ на бывшихъ *кондукторовъ* и *комендоровъ*, съ тѣмъ, чтобы строители судовъ, на основаніи того же Положенія, составляли распредѣленіе этихъ денегъ между сказанными лицами по безпристрастной оцѣнкѣ трудовъ и пользы каждаго, и представляли таковыя распредѣленія на утвержденіе Капитановъ надъ портами (Цирк. Д-та 20 Января 1862 г. № 1).

По второму:

Вопросъ возбужденъ Государственнымъ Контролемъ.

Адмиралтействъ-Совѣтъ, разсмотрѣвъ представленіе по сему предмету Кораблестроительнаго Департамента и имѣя въ виду, что вознагражденіе, получаемое, на основаніи Высочайше утвержденнаго 14 Марта 1860 г. Положенія, корабельными инженерами за построеніе, тимберовку и исправленіе судовъ, не относится, по роду своему, ни къ упоминаемымъ въ 1.174 ст. Т. III Уст. о Сл. отъ Прав. единовременнымъ денежнымъ выдачамъ изъ Государственнаго Казначейства, Кабинета Его Императорскаго Величества, или изъ остатковъ отъ штатныхъ суммъ, ни къ означеннымъ въ 1.175 ст. того же III тома особымъ доходамъ, и что сіе вознагражденіе выдается изъ особо ассигнуемыхъ, именно на этотъ предметъ, по смѣтамъ Морскаго вѣдомства суммъ, *положилъ*, что изъ вознагражденій, получаемыхъ корабельными инженерами, на основаніи упомянутаго Положенія 14 Марта 1860 г., не слѣдуетъ производить 10-ти процентнаго вычета въ пользу инвалидовъ. (жур. 7 Ноября 1862 г. ст. 22.802).

4) **Объ измѣненіи въ порядкѣ производства дѣлъ по столкновенію казенныхъ судовъ съ частными** (Св. Зак. изд. 1857 г., т. XI, ч. 2 Уст. Торг. ст. 1.123, 1.129—1.134).

Дѣло по этому предмету производилось въ Кораблестроительномъ Департаментѣ и рѣшено законодательнымъ порядкомъ, 3 Декабря 1862 года.

До воспослѣдованія сего рѣшенія морскіе чины и преимущественно командиры военныхъ судовъ, отъ столкновенія которыхъ съ частными происходилъ убытокъ для казны, должны были быть отдаваемы, каждый разъ, подъ военный судъ, и притомъ не вслѣдъ за столкновеніемъ, когда всѣ обстоятельства случая еще въ свѣжей памяти, а по истеченіи весьма продолжительнаго періода времени, который употребляется на разсмотрѣніе слѣдственныхъ дѣлъ по этимъ случаямъ въ судебныхъ мѣстахъ, рѣшенія коихъ ревизуются Правительствующимъ Сенатомъ. Къ тому же, во многихъ случаяхъ, только для того, чтобы судомъ потвердить, что столкновеніе, какъ по слѣдствію оказалось, произошло не отъ упущенія морскихъ чиновъ, а единственно отъ неизбѣжныхъ и неотвратимыхъ обстоятельствъ.

Признавъ, вслѣдствіе сего, необходимымъ измѣнить нѣсколько существовавшій порядокъ разсмотрѣнія дѣлъ этого рода, г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, согласно съ положеніемъ Адмиралтействъ-Совѣта (жур. 22 Августа ст. 22.694) и по сношенію съ г. Главноуправляющимъ II Отдѣленіемъ Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи и г. Министромъ Финансовъ, входилъ съ представленіемъ по сему предмету въ Государственный Совѣтъ.

Вслѣдствіе сего, Высочайше утвержденнымъ 3 Декабря 1862 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта поставленно:

1) Ст. 1130 (*) Устава Торговаго дополнить слѣдующимъ примѣчаніемъ:

«Управляющій Морскимъ Министерствомъ, при изъявленіи

(*) Содержаніе сей статьи слѣдующее: «При производствѣ сихъ дѣлъ въ нижнихъ и среднихъ инстанціяхъ, присутствуютъ въ оныхъ со стороны Морской депутаты на равномъ правѣ съ другими членами; Правительствующій же Сенатъ по дѣламъ такого рода требуетъ предварительнаго заключенія отъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ».

*

своего мнѣнія, принимаетъ въ основаніе заключеніе Слѣдственной Коммиссіи; въ случаѣ же преданія признаннаго ею виновнымъ военному суду, приговоръ военнаго суда и рѣшеніе Генералъ-Аудиторіата.

и 2) Ст. 1133 и 1134 (*) того же Устава изложить такъ:

Ст. 1133: «Коммисія, наряженная по предшедшимъ статьямъ для изслѣдованія причинъ столкновенія судовъ, если найдетъ, что оно произошло не отъ вины частнаго лица, должна изъяснить съ точностію всѣ данныя, на основаніи которыхъ можно опредѣлить, произошло ли столкновеніе отъ вины морскихъ чиновъ, или отъ причинъ, отъ нихъ вовсе независѣвшихъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ представить на усмотрѣніе морскаго начальства и свое въ семъ отношеніи предварительное заключеніе».

Ст. 1134: «Если на основаніи собранныхъ Коммиссіею данныхъ и ея заключенія (ст. 1133) морское начальство найдетъ поводъ предполагать, что морскіе чины виновны въ столкновеніи съ частнымъ судномъ, то оно предаетъ въ тоже время сіи лица военному суду, для опредѣленія, не слѣдуетъ-ли расходы, которые казна можетъ понести въ случаѣ вознагражденія частныхъ лицъ за убытки, причиненные столкновеніемъ судовъ, взыскать съ морскихъ чиновъ, и не подлежатъ ли они по законамъ наказанію за нарушеніе правилъ морскаго искусства, или же случай тотъ долженъ быть отнесенъ къ неизбѣжнымъ послѣдствіямъ обстоятельствъ, въ которыхъ тѣ лица находились. Для сего сообщается подробная изъ дѣла выписка военному суду, котораго приговоръ поступаетъ немедленно на окончательное рѣшеніе въ Морской Генералъ-Аудиторіатъ. Если же, напротивъ того, морскіе чины не подлежатъ, по

(*) Прежняя редакція этихъ статей слѣдующая: «1133. Морское Начальство, по полученіи о томъ извѣстія, предаетъ военныхъ чиновъ, участвовавшихъ въ семъ дѣлѣ, военному суду, для опредѣленія: не слѣдуетъ ли причиненный ими казнѣ расходъ взыскать съ нихъ, и не подлежатъ ли они и другому по законамъ наказанію за нарушеніе правилъ морскаго искусства, или же случай тотъ долженъ быть отнесенъ къ неизбѣжнымъ послѣдствіямъ обстоятельствъ, въ коихъ они находились». А 1134: «Приговоры военныхъ судовъ по дѣламъ о удовлетвореніи убытковъ частныхъ лицъ, за поврежденія, причиненныя имъ военными судами, поступаютъ въ Морской Генералъ-Аудиторіатъ установленнымъ порядкомъ и получаютъ въ ономъ окончательное рѣшеніе, на основаніи образованія Морскаго Министерства.

мнѣнію морскаго начальства, никакому въ произшедшемъ столкновеніи судовъ обвиненію, то они не предаются военному суду и не могутъ подлежать отвѣтственности за могущее слѣдовать частному лицу вознагражденіе».

5) Число чиновъ, состоявшихъ на службѣ въ Кораблестроительномъ Департаментѣ въ 1862, году было менѣе противу 1861 года *пятью*; въ 1861—24, а въ 1862—19.

6) Движеніе дѣлопроизводства по Департаменту за минувшіе два года, 1861 и 1862, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Въ 1861 г.	Въ 1862 г.	Менѣе противъ 1861 г.
Входящихъ бумагъ было. . .	8692	6777	1915.
Исходящихъ.	7987	6418	1569.

7) На покупку канцелярскихъ матеріаловъ и припасовъ употреблено въ 1862 году 899 р. 54¼ коп., менѣе противу 1861 года на 180 руб. 66 коп.

ОТДѢЛЪ XII.

О МѢРАХЪ И РАСПОРЯЖЕНІЯХЪ, СОСТОЯВШИХСЯ, ВЪ 1862 ГОДУ, ПО ДЕПАРТАМЕНТУ, КЪ УЛУЧШЕНІЮ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ, И О НАДОБНОСТЯХЪ, ПРЕДСТОЯЩИХЪ ВЪ СЕМЪ ОТНОШЕНІИ.

По судостроенію и судовой части.

1) *О пріемѣ въ казну судовыхъ механизмовъ, изготовляемыхъ частными русскими заводчиками.*

При окончательныхъ разсчетахъ съ нашими заводчиками по изготовленію ими новыхъ механизмовъ, для судовъ Балтійскаго флота, весьма часто встрѣчались различныя затрудненія, замедлявшія составленіе разсчетовъ и подававшія заводчикамъ поводъ къ жалобамъ и неудовольствіямъ.

Причина таковыхъ затрудненій состояла въ томъ, что установка механизмовъ на суда и затѣмъ, окончательный пріемъ оныхъ отъ заводчиковъ производились не по непосредственному

распоряженію старшаго механика Кронштадтскаго порта, или его помощника, а Командировъ судовъ, при участіи судовыхъ механиковъ, т. е. лицъ, которыя вскорѣ послѣ пріема механизмовъ въ казну, оставляли портъ, такъ какъ почти всѣ новыя суда Балтійскаго флота, вслѣдъ за окончательною ихъ отдѣлкою, отправляются въ дальнее плаваніе.

Посему, въ тѣхъ случаяхъ, когда при составленіи окончательнаго разсчета съ заводчиками встрѣчались недоразумѣнія, или самыя квитанціи, выдаваемыя Командирами судовъ въ пріемѣ механизмовъ, оказывались неполными, портъ не въ состояніи былъ разъяснить эти недоразумѣнія.

Во избѣжаніе сего, на будущее время, постановлены слѣдующія правила:

а) Какъ скоро части механизма будутъ готовы къ отправленію въ Кронштадтъ, то, для устраненія затрудненій, сопряженныхъ съ взвѣшиваніемъ оныхъ на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ, заводчикъ увѣдомляетъ объ этомъ Начальника сего завода (онъ же и старшій механикъ порта), который командируетъ на заводъ, гдѣ изготовляется механизмъ, своего помощника по работамъ, внѣ завода или и другое, по его выбору, лицо, которое обязано: повѣрить все-ли готово, что слѣдуетъ по контракту; взвѣсить главнѣйшія части механизма и обстоятельно отмѣтить въ особой вѣдомости размѣры и вѣсъ этихъ частей, а также, обозначить въ этой вѣдомости всѣ принадлежности и запасныя вещи, и затѣмъ, представить ее старшему механику Кронштадтскаго порта.

б) По доставленіи частей механизма на судно, заводчики увѣдомляютъ объ этомъ старшаго механика Кронштадтскаго порта, а онъ поручаетъ наблюденіе за установкою механизма тому же помощнику, который, по мѣрѣ доставленія частей механизма, отмѣчаетъ о ихъ доставкѣ въ упомянутой выше вѣдомости и выдаетъ въ томъ заводчикамъ свидѣтельство, за своею подписью и съ удостовѣреніемъ старшаго механика порта и приложеніемъ казенной печати.

в) Наблюдая за тѣмъ за установкою механизма непосредственно, при содѣйствіи *судоваго механика*, помощникъ кратко отмѣчаетъ въ той же вѣдомости о ходѣ работъ, поставляя объ этомъ въ извѣстность старшаго портоваго механика, а сей послѣдній, если замѣтитъ неудовлетворительность или медлен-

ность въ работахъ по установкѣ механизма, доводитъ объ этомъ до свѣдѣнія Капитана надъ портомъ. Если бы встрѣтилась необходимость оказать отъ порта содѣйствіе заводчику въ этихъ работахъ, то объ этомъ также отмѣчается въ вѣдомости, съ обозначеніемъ: въ чемъ именно заключалось это содѣйствіе, какіе матеріалы и въ какомъ количествѣ, а равно, какіе мастеровые и въ какомъ числѣ были при этомъ употреблены.

г) По окончаніи установки механизма и испытаніи его въ непродолжительномъ плаваніи, а также по сдачѣ заводчикомъ всѣхъ чертежей механизма, оный, со всѣми принадлежностями, принимается къ порту, и заводчикамъ выдается квитанція за подписью старшаго портоваго механика и съ приложеніемъ казенной печати. Въ этой квитанціи должно быть означено, все-ли исполнено заводчикомъ, что слѣдовало выполнить по контракту; былъ ли онъ исправенъ въ исполненіи своего обязательства, если же нѣтъ, то когда и въ чемъ именно: а также—было ли ему оказано какое либо пособіе отъ порта, и, если было, то въ чемъ именно и на какую сумму. Таковая квитанція, вмѣстѣ съ актомъ объ испытаніи механизма, должна служить документомъ для составленія окончательнаго разсчета съ заводчикомъ.

д) Вмѣстѣ съ донесеніемъ объ окончаніи работъ по установкѣ механизма, старшій портовой механикъ представляетъ Капитану надъ портомъ отчетъ о работахъ по установкѣ механизма и вышеупомянутую вѣдомость. Показанныя въ этой вѣдомости свѣдѣнія о размѣрахъ и вѣсѣ частей механизма и о всѣхъ вообще вещахъ, принадлежащихъ къ оному, переносятся Конторою надъ портомъ въ инвентарь механизма, который за тѣмъ, вмѣстѣ съ чертежами онаго, передается командиру судна, при сдачѣ ему портомъ самаго судна.

2) *О правилахъ, коими должны руководствоваться судовые машинисты и кочегары.*

Судамъ, находившимся въ 1861 году въ плаваніи, въ отрядѣ Контръ-Адмирала *Беренса*, даны были отряднымъ начальникомъ *правила*, коимъ должны слѣдовать *кочегары* и *машинисты*, при исполненіи ими своихъ обязанностей.

Другихъ подобныхъ правилъ нашъ флотъ не имѣлъ. Между тѣмъ, продолжительность службы паровыхъ котловъ и вообще

механизмовъ во многомъ зависитъ отъ знанія своего дѣла кочегарами и машинистами, а преждевременная порча того или другаго сопряжена съ значительными издержками для казны.

Вслѣдствіе сего, г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ разрѣшилъ: означенныя правила напечатать и ввести въ руководство на всѣхъ паровыхъ судахъ, *въ видѣ опыта*, на *три* года, съ тѣмъ, чтобы въ теченіи этого срока Командиры судовъ представили свои замѣчанія на эти правила, а самыя правила, съ полученными на оныя замѣчаніями, были пересмотрѣны Кронштадтскимъ Общимъ собраніемъ.

Прежде отпечатанія правилъ, они были вновь пересмотрѣны и дополнены г.г. Инженеръ-Механиками: Штабсъ-Капитанами: *Чвановымъ* и *Виллерсомъ* и Капитаномъ *Зарубинымъ*, и за тѣмъ портовыя Конторы снабжены печатными экземплярами этихъ правилъ въ достаточномъ числѣ, для раздачи на суда (цирк. Кор. Д-та 14 Мая 1862 г., № 2).

3) *О разрѣшеніи имѣть въ портахъ экспертовъ для браковки желѣза.*

Командированный въ Америку Капитанъ 1 ранга *Лесовскій*, въ своихъ замѣчаніяхъ, объ условіяхъ, обезпечивающихъ успѣхъ построенія броненосныхъ судовъ, между прочимъ, указалъ на необходимость имѣть въ Морскомъ вѣдомствѣ людей, которые, будучи основательно знакомы съ выдѣлкою желѣза, могли бы какъ наблюдать за выдѣлкою желѣза, которое будетъ изготовляемо для Морскаго вѣдомства, на предметъ броненоснаго судостроенія, въ особенности же для блиндажныхъ плитъ, ибо, при всемъ совершенствѣ въ выдѣлкѣ оныхъ, отъ нихъ слѣдуетъ только тогда ожидать возможной несокрушимости отъ ядеръ, когда желѣзо, изъ котораго онѣ сдѣланы, выдѣлано изъ хорошей руды, такъ и браковать то желѣзо, которое будетъ доставляемо въ адмиралтейства и на заводы Морскаго вѣдомства.

Какъ этотъ порядокъ наблюдается уже и въ адмиралтействахъ Англіи, то г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ разрѣшилъ пріискать на первое время эксперта по браковкѣ желѣза изъ частныхъ лицъ, и въ то же время, избрать для этой цѣли двухъ инженерныхъ офицеровъ, съ тѣмъ, чтобы они предварительно подготовили себя здѣсь теоретически, а потомъ, были отправлены на наши горные заводы. Послѣ чего, болѣе успѣвшій изъ нихъ можетъ быть отправленъ за границу, для

окончательнаго усовершенствованія своихъ познаній по избранной имъ спеціальности.

Вслѣдствіе сего предложено портамъ избрать изъ состоящихъ въ оныхъ Корабельныхъ инженеровъ и Инженеръ-механиковъ, наиболѣе способныхъ для подготовленія себя къ занятію должности экспертовъ по браковкѣ желѣза, а, между тѣмъ, составляется соображеніе по заключеніямъ, полученнымъ нынѣ отъ Кораблестроительнаго Техническаго и Морскаго Ученаго Комитетовъ, а также отъ Коммиссіи Морскихъ Артиллерійскихъ опытовъ, на счетъ условій, коимъ должно удовлетворять лицо, долженствующее быть избраннымъ въ сказанные эксперты, а также и о томъ, какіе способы должны быть предоставлены упомянутымъ инженерамъ, для вполнѣ успѣшнаго подготовленія ихъ къ обязанностямъ таковыхъ экспертовъ, въ возможно непродолжительномъ времени.

4) *Относительно снабженія паровыми барказами судовъ, отправляющихся въ дальнее плаваніе.*

Въ отчетѣ Департамента за 1861 г. (стр. 84) заявлено предположеніе о постройкѣ паровыхъ барказовъ для фрегатовъ **«Дмитрій Донской»**, **«Александръ Невскій»** и **«Пересвѣтъ»**.

Между тѣмъ, Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ приказалъ не строить паровыхъ барказовъ для каждаго изъ судовъ Балтійскаго флота, но снабжать ими очередные фрегаты и корветы, отправляющіеся для службы въ Тихомъ океанѣ, и для того имѣть всегда въ готовности при портѣ одинъ паровой барказъ; за тѣмъ, суда, отправляющіяся въ Средиземное море снабжать обыкновенными барказами, пока не будутъ извѣстны результаты испытанія пароваго барказа на фрегатѣ **«Ослябя»**.

5) *О клюзахъ для цѣпныхъ канатовъ.*

Государь Великій Князь Генералъ-Адмиралъ приказалъ палубные клюзы для цѣпныхъ канатовъ дѣлать съ прямымъ отсѣкомъ для цѣпи.

6) *О снабженіи судовъ пароперегревательными аппаратами.*

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, имѣя въ виду изложенное въ статьѣ о клиперахъ **«Алмазъ»** и **«Жемчугъ»** заключеніе о пользѣ пароперегрѣвательныхъ аппаратовъ, приказалъ снабжать таковыми аппаратами всѣ вновь строющіяся суда.

7) *О клетневаніи проволочныхъ вантъ и штаговъ.*

Адмиралтействъ-Совѣтъ, согласно съ мнѣніемъ Главнаго командира Кронштадтскаго порта и представленіемъ Кораблестроительнаго Департамента, журналомъ 6 Іюня, ст. 22.573, положилъ: ввести въ штатное положеніе для судовъ, имѣющихъ проволочный такелажъ, клетневаніе всѣхъ вантъ по всей длинѣ ихъ, а штаговъ, подобно пеньковымъ, для предохраненія отъ тренія, и для того, отпускать матеріалы: парусину клетневую подъ клетень, шхимужгаръ смоленый на клетень, ворсу на тренцъ, сало и смолу на смазываніе, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности, сообразно съ толщиною и длиною клетнюемаго такелажа (цирк. Д-та 22 Іюня № 14).

8) *О снабженіи судовъ мебелью* (Отч. Д-та за 1860 г. стр. 250 и 1861 г. стр. 396).

Разсмотрѣвъ представленіе Кораблестроительнаго Департамента о порядкѣ снабженія судовъ мебелью, согласно съ заключеніемъ особой Коммиссіи, и находя, что при неустановившемся еще взглядѣ на счетъ судовъ, которыя должны будутъ отнынѣ составлять боевую силу флота, было бы преждевременнымъ разрѣшать вопросъ о какихъ либо постоянныхъ правилахъ относительно снабженія судовъ мебелью, Адмиралтействъ-Совѣтъ, журналомъ 3 Мая, ст. 22.512, положилъ:

1) Поручить Департаменту внести на разсмотрѣніе Адмиралтействъ-Совѣта проэктъ положенія по этому предмету, когда окончательно разрѣшенъ будетъ въ главныхъ основаніяхъ вопросъ о составѣ нашихъ флотовъ, изъ судовъ современной постройки.

2) Утвердить приложенные къ представленію *десять* образцевъ мебели.

3) Предоставить Департаменту снабжать суда мебелью, по этимъ образцамъ, въ мѣрѣ дѣйствительной надобности; и

4) По неимѣнію точныхъ правилъ относительно ремонтированія мебели на судахъ, нынѣ находящихся въ составѣ флотовъ, утвердить слѣдующее предположеніе Департамента по этому предмету:

«Предоставить дефектнымъ Коммиссіямъ, при освидѣтельствованіи кораблей, фрегатовъ, пароходо-фрегатовъ, корветовъ и клиперовъ, свидѣтельствовать также и находящуюся на этихъ судахъ мебель и при этомъ опредѣлять: требуетъ ли мебель

исправленія, и если требуетъ, то какая именно часть 10% суммы съ первоначальной стоимости мебели должна быть назначена на предстоящее исправленіе оной, съ тѣмъ, чтобы опредѣленная такимъ образомъ сумма отпускалась Командирамъ судовъ, вполнѣ, если они желаютъ принять на себя работы поисправленію мебели; въ противномъ же случаѣ, она исправляется по распоряженію самихъ портовъ, которые обязаны также ремонтировать, своими средствами, или съ воли, смотря по тому, что окажется для казны выгоднѣе, мебель судовъ низшихъ ранговъ, а равно—исключительныхъ судовъ» (Цирк. Корабл. Д-та 25 Мая, № 10).

9) *О койкахъ, проэктированныхъ Вице-Адмираломъ Фонъ-Шанцъ.*

Въ отчетѣ Департамента за 1860 г., на стр. 251, сказано, что койками этого образца разрѣшено снабжать всѣ новыя суда.

Въ 1862 году, Адмиралтействъ-Совѣтъ, журналомъ 31 Марта ст. 22.458, утвердилъ какъ самый образецъ *ординарной койки*, такъ и количество матеріаловъ, необходимыхъдля ея изготовленія (Цирк. Кор. Д-та 23 Апрѣля 1862 г. № 8).

По хозяйственной части.

10) *О судовыхъ сервизахъ.*

Въ отчетахъ Департамента за 1860 (стр. 251) и 1861 г. (стр. 369) изложенъ ходъ дѣла о составленіи правилъ, по снабженію судовъ *сервизами*, *столовымъ бѣльемъ* и *кухонною посудою*, на новыхъ основаніяхъ.

При разсмотрѣніи въ Адмиралтействъ-Совѣтѣ предположеній по сему предмету Департамента, существенному измѣненію подверглось предположеніе о способѣ пополненія *фарфоровыхъ*, *фаянсовыхъ* и *хрустальныхъ* вещей.

Департаментъ полагалъ, не назначая на эти вещи ремонта, пополнять оныя или на счетъ тѣхъ лицъ, которыя утратятъ, испортятъ или разобьютъ ихъ, или на счетъ каютъ-кампанейскихъ суммъ.

Адмиралтействъ-Совѣтъ призналъ справедливымъ допустить на сказанныя вещи трату, въ размѣрѣ, въ продолженіи шестимѣсячной компаніи, до 4% общей стоимости этихъ вещей, въ каждомъ изъ четырехъ подраздѣленій сервизовъ на приборы, съ

тѣмъ, чтобы эта трата была пополняема на счетъ казны, а что свыше сего, то на счетъ лицъ, утратившихъ или испортившихъ вещи, или на суммы каютъ-компаній.

Для сего въ вѣдомости, приложенной къ *положенію объ отпускѣ на суда сервизовъ и проч.*, показана какъ общая стоимость всѣхъ вещей, входящихъ въ составъ приборовъ, такъ и каждой изъ оныхъ отдѣльно.

Это положеніе утверждено Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 14 Марта 1862 г. ст. 22.431, и объявлено къ исполненію по Морскому вѣдомству при Циркулярѣ Департамента 31 Марта № 4.

Оно распространяется только на *новыя* суда; на *старыя* же суда отпускаются сервизныя вещи на основаніяхъ этого Положенія только для гардемариновъ.

Сервизы и столовое бѣлье подраздѣляются, *во первыхъ*, на отпускаемые: для Командировъ судовъ, офицеровъ и гардемариновъ; и, *во вторыхъ*, по числу вещей, на 3, на 6, на 12 и на 18 приборовъ; кухонная же посуда имѣетъ только одно послѣднее подраздѣленіе и находится въ общемъ пользованіи командира судна и обѣихъ каютъ-компаній.

По числу вещей, положенныхъ имѣть въ каждомъ приборѣ: 3 прибора достаточны для употребленія *шести* лицъ, 6—*двѣнадцати*; 12—*восемнадцати* 18—*тридцати*, кромѣ нѣкоторыхъ серебряныхъ вещей, которыя, по ихъ значительной цѣнности, назначены нѣсколько въ меньшемъ противу прочихъ числѣ, а потому эти серебряныя вещи, въ случаѣ надобности, заимствуются командирами судовъ отъ каютъ-компаній, а сими послѣдними другъ у друга и отъ Командировъ.

Срока службы металлическимъ, фарфоровымъ, фаянсовымъ и стекляннымъ вещамъ не полагается, но на фарфоровыя, фаянсовыя и стекляныя допускается трата въ размѣрѣ, въ продолженіи шестимѣсячной кампаніи, до 4% общей стоимости этихъ вещей въ каждомъ изъ четырехъ подраздѣленій сервизовъ на приборы, каковая трата пополняется на счетъ казны. Продолжительность же употребленія столоваго бѣлья опредѣляется въ шесть 6 мѣсячныхъ морскихъ кампаній, по истеченіи коихъ, бѣлье представляется къ освидѣтельствованію дефектною Комисіею и все, признанное, при этомъ, изъ бѣлья, негоднымъ къ дальнѣйшему употребленію замѣняется новымъ.

Ни ремонта на всѣ вообще металлическія вещи сервизовъ и кухонной посуды, ни особыхъ суммъ на содержаніе въ чистотѣ столоваго бѣлья не полагается. Все утраченное или попорченное, какъ изъ этихъ вещей, такъ равно изъ фарфоровыхъ и стеклянныхъ, свыше вышеупомянутыхъ 4% и столоваго бѣлья, прежде истеченія опредѣленнаго въ предъидущемъ § для бѣлья срока службы, пополняется на счетъ утратившихъ или испортившихъ вещи, или на суммы каютъ-компаній; полуда же мѣдной кухонной посуды производится матеріалами, отпускаемыми на этотъ предметъ на суда по запасному штату.

Стоимость всѣхъ предметовъ, входящихъ въ составъ вышеупомянутыхъ приборовъ, составляетъ:

	Для					
	Командировъ		Офицеровъ		Гардемариновъ	
	Рубли	К.	Рубли	К.	Рубли	К.
Трехъ приборовъ	414	76	288	34	208	12
Шести —	653	81¼	464	28	281	30
Двѣнадцати —	893	55	729	76½	426	43
Восемнадцати	1182	51½	1044	76½	586	13

11) *О взиманіи платы съ частныхъ судовъ за употребленіе Мортонова элинга въ Кронштадтѣ.*

По представленію Кораблестроительнаго Департамента, основанному на мнѣніи Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, о взиманіи платы съ частныхъ судовъ, за употребленіе Мортонова элинга въ Кронштадтѣ, на который могутъ быть вытаскиваемы суда длиною до 220 футъ и неболѣе 2000 тоннъ вмѣстительности, Адмиралтействъ-Совѣтъ, по журналу 23 Мая 1862 г. № 2868, ст. 22547, положилъ:

1) За подъемъ частныхъ судовъ на Кронштадтскій Мортоновъ элингъ и спускъ съ онаго, а также за простой судовъ на элингѣ, взимать слѣдующую плату:

а) За простой каждаго судна на элингѣ, считая и тѣ дни, въ которые оно будетъ поднято и спущено на воду:

Съ судна отъ	100	до	250	тонъ	40	руб.	въ	день
— —	250	—	500	—	50	—	—	—
— —	500	—	750	—	60	—	—	—
— —	750	—	1000	—	70	—	—	—
— —	1000	—	1300	—	80	—	—	—
— —	1300	—	1600	—	90	—	—	—
— —	1600	—	2000	—	100	—	—	—

б) За вытаску на элингъ и спускъ на воду каждаго частнаго судна и исправленіе онаго, безъ различія величины, взимать сумму, равную стоимости матеріаловъ, употребленныхъ при этой работѣ, включая и расходы на дѣйствіе пароваго механизма, съ добавленіемъ 10% на содержаніе магазиновъ, а за мастеровыхъ и рабочихъ—во что таковые обходятся казнѣ въ день.

и 2) Выручаемыя за простой и исправленіе частныхъ судовъ, на Мортоновомъ элингѣ, деньги обращать въ экономическій капиталъ Морскаго Министерства (Цирк. Д-та 8 Іюня № 11).

12) *О правилахъ пріема къ admиралтейству флагдука отъ частныхъ промышленниковъ* (Цирк. Д-та 24 Іюня 1862 г., № 13).

По этому предмету имѣются подробныя свѣдѣнія въ V отдѣлѣ настоящаго отчета, въ статьѣ: «*Флагдукъ*».

13) *Объ уменьшеніи количества пеньковой и льняной пряди, отпускаемой на паровыя суда.*

Въ положеніи о матеріалахъ, припасахъ, инструментахъ и запасныхъ вещахъ, потребныхъ для винтовыхъ и колесныхъ паровыхъ судовъ на 6 мѣсячную кампанію, опредѣленъ отпускъ льняной пряди и пряди пеньковой, въ количествѣ, которое, по отзыву Контръ-Адмирала Беренса, предсѣдателя Коммиссіи, составившей проэктъ сего положенія, можетъ быть уменьшено на $^1/_4$ часть.

Вслѣдствіе сего Кораблестроительный Департаментъ, составивъ вѣдомость о количествѣ, въ которомъ должна быть отпускаема на будущее время льняная и пеньковая прядь на паровыя суда, объявилъ объ этомъ, съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, къ исполненію по Морскому вѣдомству, въ Циркулярѣ 8 Августа № 15.

14) *О матеріалахъ и припасахъ потребныхъ для дѣйствія*

водокачательныхъ паровыхъ машинъ гидравлическаго дока, имѣющагося въ Астраханскомъ портѣ.

Вѣдомость о томъ, какіе именно матеріалы и припасы необходимы для сказанной цѣли, утверждена Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 22 Августа 1862 г. ст. 22.683, и объявлена по Морскому вѣдомству, къ руководству, при Циркулярѣ Департамента 17 Сентября № 16.

15) *О матеріалахъ и инструментахъ, которые необходимы для дѣйствія лѣсопильныхъ заводовъ С.-Петербургскаго порта.*

Положеніе и вѣдомость по этому предмету, какъ уже сказано выше, въ VII Отдѣлѣ отчета, утверждены Адмиралтействъ-Совѣтомъ, по журналу 3 Октября 1862 г. ст. 22.746, и объявлены, къ руководству, при циркулярѣ Департамента 15 Октября № 17.

16) *Относительно отпуска парусинныхъ рукавовъ, для бросанія кокоровъ.*

Г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ, согласно съ мнѣніемъ Кронштадтскаго Общаго Собранія, приказалъ: отпускъ парусинныхъ рукавовъ отъ глухихъ люковъ, для бросанія чрезъ нихъ кокоровъ, производить отнынѣ по шхиперской части; по артиллерійской же части таковой отпускъ отмѣнить. (Цирк. Кораб. Д-та 10 Декабря № 18).

17) *О подготовленіи мастеровъ, для адмиралтействъ и заводовъ Морскаго вѣдомства, изъ соотечественниковъ* (отч. Д-та 1861 г. стр. 386).

Согласно съ указаніемъ г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, предложено было молодымъ офицерамъ и кондукторамъ Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ и Инженеръ-Механиковъ, имѣющимъ достаточныя теоретическія свѣдѣнія, для основательнаго изученія одного какого либо спеціальнаго искусства, не пожелаютъ ли они отправиться за границу, для практическаго усовершенствованія себя въ избранной ими спеціальности на столько, чтобы, по возвращеніи въ отечество, быть въ состояніи занять должности *мастеровъ* въ адмиралтействахъ и на заводахъ Морскаго вѣдомства.

При этомъ объявлено было, что, въ случаѣ отличныхъ съ ихъ стороны успѣховъ, они будутъ назначены главными мастерами, *вмѣсто иностранцевъ*, которые почти постоянно занимаютъ эти должности, съ производствомъ имъ жалованья не по

чинамъ, а по мѣсту, и, слѣдовательно, будущее ихъ благосостояніе будетъ зависѣть отъ нихъ самихъ.

Къ сожалѣнію, эта мѣра осталась безъ успѣха и, конечно, исключительно потому, что каждый способный и достойный офицеръ Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ и Инженеръ-Механиковъ скорѣе надѣется составить себѣ карьеру и даже достигнуть высшихъ должностей, исполняя свои прямыя обязанности.

Образованіе же мастеровъ изъ нижнихъ чиновъ упраздненныхъ Рабочихъ экипажей нельзя считать мѣрою, обѣщающею желаемый успѣхъ, ибо люди эти вовсе не подготовлены къ тому.

Посему Департаментъ пришелъ къ убѣжденію, что, въ настоящее время, Морское вѣдомство не можетъ подготовлять для себя мастеровъ *непосредственно*, но что въ этомъ дѣлѣ ближайшимъ оному помощникомъ можетъ быть Технологическій Институтъ, лучшіе воспитаники котораго по мастерствамъ, имѣемымъ въ адмиралтействахъ и заводахъ Морскаго вѣдомства, могли бы быть отправляемы на счетъ самаго Института за границу, для окончательнаго усовершенствованія въ избранныхъ ими мастерствахъ, съ тѣмъ, что Морское вѣдомство, по возвращеніи этихъ молодыхъ людей въ отечество, предоставляло бы имъ свободныя мѣста мастеровъ въ адмиралтействахъ и на заводахъ, съ производствомъ имъ содержанія соотвѣтствующаго ихъ знаніямъ и тѣмъ трудамъ, которые отъ нихъ потребуются.

Предположеніе это, одобренное г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, было сообщено г. Министру Финансовъ, который отозвался, что, признавая и съ своей стороны подобнаго рода мѣру весьма полезною для обезпеченія техническихъ заведеній Морскаго вѣдомства мастерами изъ русскихъ, онъ будетъ содѣйствовать, по возможности, успѣшнѣйшему приведенію ея въ исполненіе, чрезъ предложеніе лучшимъ изъ воспитанниковъ Института посвящать себя, по окончаніи курса, техническимъ занятіямъ по морской части. Въ видахъ же достиженія дѣйствительной пользы отъ предполагаемой посылки ихъ за границу для приготовленія къ занятію должностей помощниковъ мастеровъ, полагаетъ, что было бы болѣе соотвѣтствующимъ цѣли—посылать ихъ за границу не тотчасъ по окончаніи ими курса наукъ въ Институтѣ, а, по предварительномъ испытаніи на означенныхъ заведеніяхъ и по удостоенію состоронны

ближайшаго начальства, основанному на дознанной уже на дѣлѣ способности воспитанника и его нравственности. Но какъ по уставу Института расходъ на отправленіе Инженеръ-Технологовъ за границу долженъ быть относимъ на счетъ запаснаго капитала онаго, значительная часть коего израсходована на другія потребности Института, то Министерство Финансовъ, при предполагаемомъ отправленіи лучшихъ изъ воспитанниковъ сего заведенія за границу, по необходимости должно будетъ, впредь до достаточнаго накопленія означеннаго капитала, сообразоваться съ имѣющимися для того денежными средствами.

Усматривая изъ сего, что настоящая мѣра подготовленія мастеровъ для Морскаго вѣдомства изъ воспитанниковъ Технологическаго Института можетъ оставить Морское вѣдомство въ прежнемъ положеніи на довольно продолжительное время, г. Управляющій Морскимъ Министерствомъ разрѣшилъ сдѣлать вызовъ, чрезъ припечатаніе въ С.-Петербургскихъ, Московскихъ, Одесскихъ и Финляндскихъ вѣдомостяхъ, лицъ, получившихъ теоретическое образованіе и желающихъ посвятить себя служенію при Кронштадтскомъ и С.-Петербургскомъ портахъ и Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ, въ качествѣ *помощниковъ* мастеровъ, что и было исполнено въ Маѣ мѣсяцѣ 1862 года.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, по порученію г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, обращено вниманіе Главныхъ Командировъ портовъ на сущность настоящаго дѣла, и предложено озаботиться привлеченіемъ на службу во ввѣренные имъ порты, для занятія должностей *помощниковъ мастеровъ*, людей, достаточно подготовленныхъ къ сему научнымъ образомъ, и преимущественно изъ технологовъ, на томъ основаніи, что нѣкоторые изъ бывшихъ учениковъ Технологическаго Института готовы занять эти мѣста, а положеніе дѣла требуетъ, чтобы порты пользовались всякимъ случаемъ, представляющимъ въ ихъ распоряженіе молодыхъ людей, научно-подготовленныхъ къ выполненію адмиралтейскихъ и заводскихъ работъ.

18) Исполненіе заявленнаго въ отчетѣ Департамента за 1861 г., на стр. 388, предположенія, *объ изданіи альбома механическихъ устройствъ*, станковъ и приспособленій, имѣемыхъ на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ и на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводахъ, для разсылки сего альбома на частные литейно-механическіе заводы, въ видахъ содѣйствія имъ къ улуч-

шенію своихъ механическихъ устройствъ, оказалось необходимымъ отложить до времени, когда изыщется источникъ, на который можно было бы отнести расходъ по изданію сказаннаго альбома, примѣрно отъ 16 т. до 22 т. руб. сер.

19) Изъ мѣръ и предположеній, о коихъ заявлено въ отчетахъ Департамента за 1860 г., на стр. 267—276, и за 1861 г., на стр. 378—389, и осуществленіе коихъ должно служить къ различнымъ улучшеніямъ по кораблестроительной части, въ 1862 году приведены въ исполненіе слѣдующія:

а) Проэктъ *положенія о новой матеріальной отчётности*, составленіемъ котораго былъ занятъ Вице-Директоръ Кораблестроительнаго Департамента, Капитанъ 1 ранга Жандръ, удостоился Высочайшаго утвержденія, введенъ въ дѣйствіе на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводѣ и вводится на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ и въ адмиралтействахъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго портовъ, какъ объ этомъ сказано въ X отдѣлѣ настоящаго отчета.

б) *Морскіе рабочіе экипажи упразднены*, на основаніяхъ, подробно изложенныхъ въ VIII отдѣлѣ сего отчета.

в) Галерный островокъ *огражденъ сплошнымъ деревяннымъ заборомъ*, а къ огражденію таковымъ же заборомъ Новаго адмиралтейства уже приступлено. О томъ и о другомъ имѣются надлежащія свѣдѣнія въ VI отдѣлѣ отчета, въ статьѣ «С.-Петербургскій портъ».

г) *Мортоновъ элингъ* Новаго Адмиралтейства С.-Петербургскаго порта капитально исправленъ и снабженъ паровымъ механизмомъ, о чемъ и сказано въ VI отдѣлѣ отчета.

д) *Мосты*, имѣемые на адмиралтейскихъ каналахъ, исправлены, изъ коихъ нѣкоторые имѣютъ подъемныя части, а остальные остались глухими.

е) *Новая форма для смѣтъ на постройку судовъ* составлена и вошла въ число *приложеній* къ положенію о новой матеріальной отчетности (§§ 165—167, приложенія № 25).

ж) Къ сооруженію *желѣзо-проварочнаго* и *желѣзо-прокатнаго* завода на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ приступлено, на тѣхъ началахъ, кои изложены въ VII отдѣлѣ отчета, въ статьѣ «Адмиралтейскіе Ижорскіе заводы».

20) Затѣмъ изъ *надобностей*, предстоящихъ по кораблестро-

ительной части, но незаявленныхъ въ прежнихъ отчетахъ Департамента, слѣдуетъ упомянуть о необходимости:

1) Сосредоточить судостроительныя работы въ С.-Петербургѣ въ *двухъ* адмиралтействахъ: *Новомъ* и на *Галерномъ островѣ*, такъ какъ настоящая разрозненность здѣшнихъ адмиралтействъ, при тѣхъ значительныхъ и дорого стоющихъ приспособленіяхъ, которыхъ требуетъ современное кораблестроеніе, не можетъ быть болѣе допускаема.

2) Освѣтить газомъ или другимъ горючимъ матеріаломъ, смотря по тому, что окажется удобнѣе и выгоднѣе, адмиралтейскія мастерскія, чтобы можно было пользоваться *десятичасовою* работою мастеровыхъ, въ продолженіе всего года, что́, при настоящемъ наемномъ трудѣ, составитъ большую разницу въ количествѣ ежегоднаго труда, въ сравненіи съ тѣмъ, который, при одинаковыхъ прочихъ условіяхъ, можетъ быть получаемъ въ настоящее время, напримѣръ, въ мастерскихъ портовъ С.-Петербургскаго и Кронштадтскаго, въ которыхъ, за недостаткомъ освѣщенія, число рабочихъ часовъ въ зимніе мѣсяцы не превышаетъ $5^1/_2$ и 6 въ день (отч. Деп. за 1861 г. стр. 313).

3) Улучшить и усилить средства адмиралтействъ, на случай пожара, въ томъ вниманіи, что, при предстоящихъ адмиралтействамъ работахъ, требуемыхъ желѣзными и при томъ броненосными судами, возможность пожаровъ въ адмиралтействахъ значительно увеличивается, въ сравненіи съ прежнимъ временемъ.

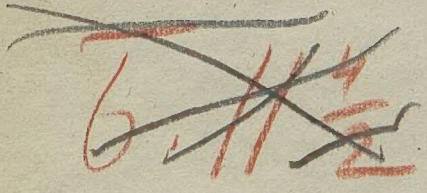
4) Предоставить Кораблестроительной части какъ можно болѣе участія въ производствѣ строительныхъ работъ по адмиралтействамъ, въ томъ вниманіи, что успѣхъ этихъ работъ, которыя предпринимаются для удовлетворенія надобностей адмиралтействъ, составляетъ непосредственный интересъ этой части.

5) Приступить къ постепенному, но, по возможности, скорѣйшему осуществленію проэктовъ о приспособленіи мастерскихъ, элинговъ и доковъ въ портахъ С.-Петербургскомъ и Кронштадтскомъ къ работамъ по броненосному судостроенію, какъ скоро эти проэкты будутъ утверждены.

6) Продолжать на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ и на Кронштадтскомъ Пароходномъ заводахъ работы по изготовленію блиндажныхъ плитъ, собственно для изученія этого производства.

7) Предоставлять нашимъ Корабельнымъ Инженерамъ возможность обогащать себя свѣдѣніями о желѣзномъ судостроеніи и желѣзномъ производствѣ, переводомъ на русскій языкъ лучшихъ англійскихъ сочиненій по этимъ предметамъ.

8) Имѣть въ виду, *во-первыхъ*, замѣчаемый въ мастерскихъ адмиралтействъ и заводовъ Англіи и Франціи *просторъ* и *обиліе свѣта*, что необходимо давать и мастерскимъ нашихъ адмиралтействъ и заводовъ; *во-вторыхъ*, что образованіе искусныхъ инженеровъ и мастеровъ, изъ соотечественниковъ, по всѣмъ отраслямъ кораблестроенія и механики, какъ уже замѣчено г. Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, составляетъ насущную потребность нашихъ адмиралтействъ, а потому отправленіе съ этою цѣлью молодыхъ людей за границу не должно быть ни прекращаемо, ни уменьшаемо, даже и въ томъ случаѣ, если бы пришлось платить значительныя деньги за предоставленіе имъ возможности посѣщать частные заводы Англіи, доступъ въ которые свободенъ только тогда, когда эти заводы выполняютъ заказы для Правительства, которымъ молодые люди командированы; *въ-третьихъ*, что необходимо, при первомъ же случаѣ, пользоваться правомъ, дарованнымъ портамъ и заводамъ, на счетъ доставленія ихъ ученикамъ дальнѣйшаго образованія въ техническихъ заведеніяхъ, на счетъ казны (§ 58 полож. о пост. маст. Морск. вѣд.); и *въ-четвертыхъ*, современное подготовленіе лицъ, избираемыхъ для занятія мѣстъ заграничныхъ агентовъ Морскаго вѣдомства, въ томъ вниманіи, что настоящая полезная, самостоятельная и успѣшная дѣятельность нынѣшнихъ агентовъ, по ихъ собственному сознанію, въ многомъ обязана: *во-первыхъ*, ихъ руководителямъ, которыхъ Капитанъ 1 ранга Шварцъ и Капитанъ-Лейтенантъ Колокольцевъ имѣли въ лицѣ г. Генералъ-Адъютанта Графа Путятина и Капитанъ-Лейтенанта Пещурова, а, *во-вторыхъ*, продолжительному пребыванію за границею, давшему имъ возможность усвоить языкъ страны, въ которой они дѣйствуютъ, а равно изучить правила и обычаи этой страны въ отношеніи веденія коммерческихъ и коммиссіонерскихъ дѣлъ и вполнѣ ознакомиться съ лицами, а также частными и казенными учрежденіями, содѣйствіемъ которыхъ имъ приходится пользоваться.

Всѣ таковыя предположенія одобрены г. Управляющимъ Мор-

скимъ Министерствомъ, и свѣдѣнія о приведеніи оныхъ въ исполненіе войдутъ въ отчетъ Департамента за 1863 годъ, такъ какъ первоначальныя по онымъ распоряженія состоялись уже въ этомъ году.